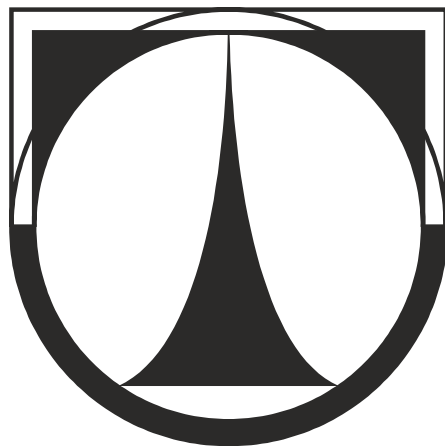


**TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI**  
**Ekonomická fakulta**



**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**2013**

**Bc. Anna Bílá**

# **TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI**

## **Ekonomická fakulta**

Studijní program: **N 6208 – Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Podniková ekonomika**

### **Komparace automobilového průmyslu zemí V4 před a po vstupu do EU**

**The Comparison of Automotive Industry in V4 Countries before and after  
EU Accession**

DP – PE – KEK 2013 05  
Anna Bílá

Vedoucí práce: doc. Ing. Šárka Labouťková, Ph.D., katedra ekonomie  
Konzultant: Ing. Miroslav Címr, obchodní ředitel LHMS, spol. s r.o, Praha

Počet stran: 88 Počet příloh: 0

Datum odevzdání: 9. května 2013

## **Prohlášení**

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

V Liberci dne 9. května 2013

Bc. Anna Bílá

## **Anotace**

Diplomová práce se zabývá komparací automobilového průmyslu zemí Visegrádské čtyřky před a po vstupu do Evropské unie. Část práce je věnována charakteristice jednotlivých zemí a jejich vývoji od roku 2000 do roku 2011, a to za pomoci makroekonomických ukazatelů. Podrobněji je za každou zemi zmapován automobilový průmysl, který je klíčovým pro celou diplomovou práci. V závěrečné kapitole je automobilový průmysl porovnán mezi jednotlivými státy navzájem, a také s celkovou ekonomickou situací na trzích sledovaných států, aby byla jasně vidět důležitost tohoto odvětví pro ekonomiky zemí Visegrádské čtyřky. Jelikož je automobilový průmysl zaštiťován v jednotlivých státech automobilovými sdruženími, jsou v této diplomové práci použity především materiály, které sdružení zveřejňují anebo je jsou ochotna poskytnout.

## **Klíčová slova**

Automobilový průmysl

Evropská unie

Export

Produkce

Světová krize

Visegrádska čtyřka

Zahraniční investice

## **Annotation**

This master thesis deals with the comparison of automotive industry Visegrad Four countries before and after accession to the European Union. Part of the master thesis is dedicated to the characteristic of individual countries and their development from the year 2000 to the year 2011 by using the main macroeconomic indicators. Automotive industry, which is pivotal for the whole thesis, is described with more details for each country. The final chapter compares the automotive industry among states and the overall economic situation in the markets of selected countries, from that follows the importance of this sector to the economies of Visegrad Four. As the automotive industry is associated by automotive associations in individual countries, in this thesis is mainly used material that these organisations publish or are at least willing to provide it.

## **Key Words**

Automotive industry

European union

Export

Production

Global crisis

Visegrad Four

Foreign investments

## Obsah

<b>Seznam zkratek.....</b>	<b>9</b>
<b>Seznam tabulek.....</b>	<b>11</b>
<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>12</b>
<b>Úvod .....</b>	<b>14</b>
<b>1. Visegrádská čtyřka.....</b>	<b>16</b>
1.1 Obecný úvod .....	16
1.2 Struktura visegrádské spolupráce .....	16
1.3 Historie V4.....	17
1.4 Proces transformace zemí V4 .....	19
<b>2. Česká republika.....</b>	<b>21</b>
2.1 Základní makroekonomické ukazatele .....	21
2.2 Automobilový průmysl ČR.....	27
<b>3. Slovensko.....</b>	<b>38</b>
3.1 Základní makroekonomické ukazatele .....	38
3.2 Automobilový průmysl Slovenska.....	42
<b>4. Polsko.....</b>	<b>51</b>
4.1 Základní makroekonomické ukazatele .....	51
4.2 Automobilový průmysl v Polsku .....	55
<b>5. Maďarsko.....</b>	<b>60</b>
5.1 Základní makroekonomické ukazatele .....	60
5.2 Automobilový průmysl v Maďarsku .....	63
<b>6. Komparace .....</b>	<b>68</b>
6.1 Důvody investování .....	68
6.2 Vliv zahraničních investic na produkci AP .....	69
<b>Závěr .....</b>	<b>82</b>
<b>Seznam použité literatury .....</b>	<b>84</b>

## Seznam zkratek

ACEA	Evropské sdružení výrobců automobilů (European Automobile Manufacturers Association)
AHAI	Asociace automobilového průmyslu v Maďarsku (The Association of the Hungarian Automotive Industry)
AP	Automobilový průmysl
CEFTA	Středoevropská zóna volného obchodu (Central European Free Trade Agreement)
ČR	Česká republika
ČSFR	Česká a Slovenská Federativní Republika
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
HU	Maďarsko
HUF	Maďarský forint
MGSZ	Asociace automobilového průmyslu v Maďarsku (Magyar Gépjárműipari Szövetség)
MVF	Mezinárodní visegrádský fond
NATO	Severoatlantická aliance (The North Atlantic Treaty Organization)
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (Organization for Economic Co-operation and Development)
OICA	Mezinárodní organizace výrobců automobilů (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers)
PL	Polsko
PLN	Polský zlotý

PSA	Peugeot Citroen
PZPM	Sdružení automobilového průmyslu v Polsku (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego)
SAP	Sdružení automobilového průmyslu
SR	Slovenská republika
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o.
TUL	Technická univerzita v Liberci
V4	Visegrádská čtyřka
ZAP	Zväz automobilového priemyslu



## Seznam tabulek

Tabulka 1: Nejvýznamnější projekty AP ČR .....	28
Tabulka 2: Objem celkové produkce AP ČR (mil. EUR) .....	31
Tabulka 3: Indexové hodnoty .....	31
Tabulka 4: Nejvýznamnější firmy v automobilovém průmyslu SR dle tržeb (2011) .....	44
Tabulka 5: Nejvíce investující podniky v automobilovém průmyslu SR (2011).....	45
Tabulka 6: Indexové hodnoty .....	46
Tabulka 7: Indexové hodnoty .....	57

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Vývoj HDP ČR – stálé ceny roku 2005 (2005 = 100%) v mil. EUR .....	22
Obrázek 2: Vývoj HDP ČR – běžné ceny (rok 1999 = 100%) v mil. EUR .....	23
Obrázek 3: Vývoj průmyslové produkce ČR (mil. EUR) – tržby .....	25
Obrázek 4: Vývoj exportu ČR (mil. EUR) .....	25
Obrázek 5: Struktura průmyslové produkce ČR.....	27
Obrázek 6: Export AP ČR (mil. EUR) .....	32
Obrázek 7: Výroba motorových vozidel v ČR od roku 1989.....	33
Obrázek 8: Výroba osobních automobilů ČR (včetně malých užitkových).....	34
Obrázek 9: Výroba ostatních motorových vozidel v ČR (nákladní automobily + autobusy + motocykly + mopedy .....	35
Obrázek 10: Objem produkce v základních skupinách firem (mil. EUR).....	36
Obrázek 11: Počet pracovníků ve výzkumu a vývoji .....	37
Obrázek 12: Vývoj HDP SR – stálé ceny roku 2005 (2005 = 100%) v mil. EUR.....	38
Obrázek 13: Vývoj HDP SR – běžné ceny (rok 2000 = 100%) v mil. EUR.....	39
Obrázek 14: Vývoj průmyslové produkce SR (mil. EUR) - tržby .....	40
Obrázek 15: Vývoj exportu SR (mil. EUR) .....	41
Obrázek 16: Struktura průmyslové produkce SR.....	42
Obrázek 17: Objem celkové produkce AP SR (mil. EUR) .....	46
Obrázek 18: Export AP SR (mil. EUR).....	47
Obrázek 19: Výroba motorových vozidel v SR.....	48
Obrázek 20: Vývoj výroby komponentů SR (mil. EUR) .....	50
Obrázek 21: Vývoj HDP PL – běžné ceny (mil. EUR) .....	52
Obrázek 22: Vývoj průmyslové produkce PL (mil. EUR) .....	53
Obrázek 23: Vývoj exportu PL (mil. EUR).....	54
Obrázek 24: Struktura průmyslové produkce PL .....	55
Obrázek 25: Objem celkové produkce AP v PL (mil. EUR).....	57
Obrázek 26: Vývoj exportu AP PL (mil. EUR).....	58
Obrázek 27: Vývoj výroby vozidel PL.....	59
Obrázek 28: Vývoj HDP HU – běžné ceny (mil. EUR).....	60

Obrázek 29: Vývoj průmyslové produkce HU (mil. EUR) .....	62
Obrázek 30: Vývoj exportu HU (mil. EUR).....	62
Obrázek 31: Struktura průmyslové produkce HU .....	63
Obrázek 32: Vývoj produkce automobilového průmyslu HU (mil. EUR).....	65
Obrázek 33: Vývoj exportu HU (mil. EUR).....	66
Obrázek 34: Výroba vozidel HU .....	67
Obrázek 35: Produkce AP a celková produkce ČR (mil. EUR).....	71
Obrázek 36: Produkce AP a celková produkce SR (mil. EUR) .....	71
Obrázek 37: Podíl AP ČR a SR na celkové průmyslové produkci.....	73
Obrázek 38: Podíl AP PL a HU na celkové průmyslové produkci .....	76
Obrázek 39: Produkce AP a celková produkce PL (mil. EUR).....	78
Obrázek 40: Produkce AP a celková produkce HU (mil. EUR) .....	78
Obrázek 41: Podíl exportu AP na celkovém exportu zemí .....	80
Obrázek 42: Celkový export států V4 .....	81

## Úvod

Tématem diplomové práce je komparace automobilového průmyslu zemí Visegrádské čtyřky před a po vstupu do Evropské unie. Hlavním důvodem pro výběr daného tématu byla skutečnost, že automobilový průmysl je všude kolem nás a ovlivňuje naše životy v kladném i záporném slova smyslu. Automobil je nejčastější dopravní prostředek dnešní doby, který potkáme na každém kroku. V roce 2010 překročil počet registrovaných automobilů na celém světě 1 miliardu, což vypovídá o mnohém.<sup>1</sup> Dle vlastněného vozidla lze také odhadnout společenské zařazení majitele – čím více člověk vydělává, tím luxusnější auto si pravděpodobně koupí. Často je ale téma automobilů diskutováno v souvislosti se znečišťováním ovzduší nebo s nadměrným hlukem. Je na každém, jaký názor si na automobilový průmysl udělá, pro většinu lidí v civilizovaném světě je ale automobil zboží každodenní potřeby, bez kterého si téměř neumí život představit.

Od pádu komunistického režimu v roce 1989 ušly státy Visegrádské čtyřky dlouhou cestu. S rozvojem zahraničního obchodu přicházeli na domácí trhy investoři z jiných států, kteří spatřili v zemích střední a východní Evropy strategickou pozici pro vybudování svých továren. Tato situace se zásadně týkala také automobilového průmyslu. Ve státech Visegrádu byly postaveny automobilky, které dodnes zaměstnávají velký počet pracovníků a produkují tisíce automobilů.

Diplomová práce je rozdělena do šesti kapitol. První kapitola se zabývá Visegrádskou čtyřkou nejprve obecně, posléze její strukturou a v poslední části kapitoly historickým vývojem. Ve druhé, třetí, čtvrté a páté kapitole jsou postupně charakterizovány jednotlivé státy Visegrádu. Nejdříve je pomocí základních makroekonomických ukazatelů obecně popsána ekonomická situace v jednotlivé zemi a následně podrobněji rozebrán automobilový průmysl a jeho vývoj na daném trhu. V kapitole věnované České republice je automobilový průmysl charakterizován podrobněji než u ostatních států. Informace

---

<sup>1</sup> Hybrid.cz. In: *Novinky: Svět se prohýbá popd tíhou 1 miliardy aut* [online]. [cit. 2013-05-07]. Dostupné z: <http://www.hybrid.cz/1-miliarda-tolik-dnes-jezdi-po-svete-aut>.

navíc byly poskytnuty vedením Sdružení automobilového průmyslu SAP. Šestá kapitola nazvaná „Komparace“ shrnuje a porovnává jednotlivé země navzájem a poukazuje na vliv automobilového průmyslu na celkovou ekonomickou situaci států.

Cílem diplomové práce je poukázat na významný vývoj automobilového průmyslu ve sledovaném období a dokázat, jak důležitý vliv má toto odvětví na celkovou ekonomickou situaci států Visegrádské čtyřky. Dále by měla práce poskytnout informace o hlavních automobilkách na tomto území, o dodavatelské síti a o rozvoji výzkumu v odvětví. Cílem je také zjistit, jak dobře je automobilový trh zmapovaný sdruženími jednotlivých států a jak přesné jsou zveřejňované hodnoty.

# 1. Visegrádská čtyřka

## 1.1 Obecný úvod

Spolupráce V4 může být v současné době řazena mezi nejlépe vydefinovanou iniciativu ve střední Evropě. Pozadí této kooperace spočívá ve vzájemném propojení na všech možných úrovních – od nejvyšších politických summitů, diplomatických jednání, činností nevládních sdružení v regionu, expertních skupin a výzkumných organizací, kulturních institucí, až po velké množství jednotlivců.

Spolupráce mezi příslušnými ministerstvy představuje významnou součást aktivit v rámci V4, ať už na úrovni ministrů nebo ve formě týmů odborníků z členských států. Množství společných projektů je realizováno zejména v oblasti životního prostředí, kultury, vnitřní bezpečnosti, obrany, vědy a vzdělání. Současně se také zintenzivňuje spolupráce v oblasti spravedlnosti, dopravy, cestovního ruchu, energie nebo informační technologie.

Členské státy také chtějí spolupracovat se zeměmi nebo organizacemi, které nacházejí specifické oblasti spolupráce ve společných zájmech a v duchu celoevropské spolupráce.<sup>2</sup>

## 1.2 Struktura visegrádské spolupráce

Spolupráce států Visegrádské čtyřky není žádným způsobem institucionalizována. Je založena výhradně na principu pravidelných setkání svých zástupců na různých úrovních (od setkání předsedů vlády a hlav států po odborné konzultace). Oficiální summity

---

<sup>2</sup> The Visegrad Group. In: *Aims and Structure* [online]. [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/about/aims-and-structure>.

premiérů V4 se konají pravidelně každý rok. Období mezi těmito summity předsedá jedna ze zemí V4, která má odpovědnost za vypracování ročního plánu opatření.<sup>3</sup>

Jediná organizace v rámci V4 se nazývá Mezinárodní visegrádský fond. MVF byl založen 9. Června 2000 s cílem podporovat rozvoj spolupráce mezi členskými státy. Vedoucí orgány MVF jsou Konference ministrů zahraničních věcí a Rada velvyslanců. V Bratislavě sídlí Sekretariát Fondu, což je administrativní orgán a výkonným orgánem Fondu je výkonný ředitel. Rozpočet Fondu tvoří každoroční stejně vysoké finanční příspěvky všech členských států. Tyto prostředky jsou využívány k podpoře společných projektů v oblasti kultury, vědy, výzkumu, vzdělávání, rozvoji přeshraniční spolupráce a podpory cestovního ruchu. Existuje několik způsobů, jak podpory Fondu využít. Jsou jimi Visegrádské stipendijní programy, standardní granty a malé granty.<sup>4</sup> Celkový roční rozpočet Fondu je 7,5 mil. EUR.<sup>5</sup>

### 1.3 Historie V4

Hrad Visegrád byl na začátku 14. století sídlem maďarských králů a také dějištěm jednání mezi českým, polským a maďarským králem. Již v roce 1335 zde byla sjednána dohoda o spolupráci nejen politické, ale také obchodní. Tato dohoda byla o stovky let později inspirací k založení středoevropského uskupení.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> The Visegrad Group. In: *Aims and Structure* [online]. [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/about/aims-and-structure>.

<sup>4</sup> Ministerstvo vnitra České republiky. In: *O nás: Veřejná správa – Visegrádská čtyřka* [online]. [cit. 2012-10-20]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/mezinarodni-spoluprace-92.aspx?q=Y2hudW09Nw%3D%3D>.

<sup>5</sup> Visegrad Fund. In: *About: Budget* [online]. [cit. 2012-10-25]. Dostupné z: <http://visegradfund.org/about/budget/t/budget/>.

<sup>6</sup> The Visegrad Group. In: *Historie: Historie V4* [online]. [cit. 2012-10-20]. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/historie>.

15. února 1991 se konalo ve městě Visegrád setkání prezidenta ČSFR Václava Havla, prezidenta Polska Lecha Wałęsy a premiéra Maďarska Józsefa Antalla. Během tohoto setkání dostalo seskupení svůj název. Původně se skupině těchto zemí říkalo Visegrádská trojka, ale po rozdělení Česko-slovenské federativní republiky v roce 1993 vznikla Visegrádská čtyřka. V4 je tedy označení pro čtyři postkomunistické země střední Evropy – České republiky, Slovenska, Maďarska a Polska.

Toto setkání bylo místem podpisu deklarace blízké spolupráce tří (čtyř) středoevropských zemí. Jakmile došlo ke zborcení komunistického režimu, byla spolupráce těchto zemí velice důležitá. Hlavním cílem byl přechod od totalitního systému ke svobodné, demokratické společnosti.<sup>7</sup>

V roce 1992 byla v polském Krakově založena Středoevropská zóna volného obchodu – CEFTA. Zakládajícími zeměmi byly právě země tehdejší Visegrádské trojky. CEFTA sdružovala země, které usilují o členství v EU, ale zatím členy nejsou. Česká republika, Slovensko, Maďarsko a Polsko byly součástí Středoevropské zóny volného obchodu až do roku 2004, kdy vstoupily do Evropské unie.<sup>8</sup>

Když v roce 2004 byly země Visegrádské čtyřky přijaty do Evropské unie, začala výrazně vzrůstat politická aktivita této skupiny zaměřená především na širší oblast Střední Evropy. V rámci takzvaného Regionálního partnerství kooperuje V4 s Rakouskem a se Slovinskem. Dalšími státy, se kterými skupina spolupracuje, jsou státy střední a východní Evropy v rámci programu V4+.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> The Visegrad Group. In: *Historie: Historie V4* [online]. [cit. 2012-10-20]. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/historie>.

<sup>8</sup> BusinessInfo.cz, Oficiální portál pro podnikání a export. In: *Zahraniční obchod: Cefta 2006 – středoevropská zóna volného obchodu* [online]. [cit. 2012-10-25]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/stredoevropska-zona-volny-obchod-cefta-7173.html>.

<sup>9</sup> The Visegrad Group. In: *Historie: Historie V4* [online]. [cit. 2012-10-20]. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/historie>.



## 1.4 Proces transformace zemí V4

Na začátku 90. let probíhala v zemích střední a východní Evropy transformace centrálně plánované ekonomiky na tržní. Došlo k restrukturalizaci celého hospodářství. Podíl terciárního sektoru se neustále zvyšoval a naopak podíl primárního sektoru klesal. Změny nastaly také ve vlastnických vztazích. Tento proces probíhal formou privatizace a restituce.<sup>10</sup> Stejně tak se změny dotkly celého právního systému a začaly vznikat nové instituce právě v podmínkách tržní ekonomiky. Po roce 1989 zaznamenaly velký příliv také zahraniční investice. Nejednalo se pouze o zahraniční kapitál, ale také nové technologie nebo know-how apod.

Transformace probíhala ve dvou základních fázích. Liberalizace trhu a stabilizace ekonomik byla fáze první a následně docházelo k privatizaci a restrukturalizaci podniků. Hned na začátku se objevily spory ohledně transformační strategie. Ekonomové se rozdělili do dvou skupin. Jedni byli zastánci šokové terapie, která předpokládala rychlou liberalizaci trhů, a ti druzí byli stoupenci tzv. gradualistické strategie, která znamenala pomalejší proces liberalizace rozložený do delšího časového období.<sup>11</sup>

Polsko jako první uskutečnilo transformaci pomocí metody šokové terapie. Díky Balzerowiczovu plánu došlo v Polsku k jedné z nejtvrdších šokových terapií z postkomunistických zemí. Tento plán byl ale vytvořen jen na první fázi transformace. Privatizace měla následovat až později.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> BORISH, Michael S. and M. NOËL. Private sector Development During Transition: The Visegrad Countries. The World Bank, 1996, s. 180. ISBN 0-8213-3569-3.

<sup>11</sup> HOLMAN, R. Transformace české ekonomiky v komparaci s dalšími zeměmi střední Evropy. Vyd. 1. Praha: CEP – Centrum pro ekonomiku a politiku, 2000, s. 106. ISBN 80-902795-6-2.

<sup>12</sup> Tamtéž.

Československo mělo na rozdíl od ostatních zemí V3 lepší makroekonomické podmínky k transformaci. Samotná transformační strategie byla velice podobná té polské s tím rozdílem, že druhá fáze, privatizace, byla součástí Klausova federálního scénáře.<sup>13</sup>

Jinou transformační strategii zvolilo Maďarsko. Jelikož tržní reformy již probíhaly před rokem 1989, rozhodli maďarští ekonomové o použití gradualistické strategii transformace. Takto pojatá transformace ale úspěch neslavila a Maďarsko muselo připravit množství stabilizačních opatření. K zotavování maďarské ekonomiky došlo až v roce 2005.<sup>14</sup>

K rozdílným názorům ohledně správné strategie docházelo také ve fázi privatizace. Československo stejně jako Polsko využilo metodu kupónové privatizace. Díky této strategii byl státní majetek prakticky rozdělán do rukou občanů. Maďarsko, které využilo privatizační gradualismus, naopak vyčkával a dohlížel na podniky až do doby, než byl vybrán strategicky nejlepší investor.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> HOLMAN, R. *Transformace české ekonomiky v komparaci s dalšími zeměmi střední Evropy*. Vyd. 1. Praha: CEP – Centrum pro ekonomiku a politiku, 2000, s. 106. ISBN 80-902795-6-2.

<sup>14</sup> Tamtéž.

<sup>15</sup> Tamtéž.

## 2. Česká republika

Po pádu komunismu v roce 1989 začalo Československo podnikat kroky k návratu od centrálně plánovaného hospodářství k tržní ekonomice. Došlo k znatelným hospodářským a politickým změnám, které vedly k rozdělení Československa na dva samostatné státy – Českou republiku a Slovenskou republiku. Tato důležitá událost se stala 1. ledna 1993 a od té doby vystupuje Česká republika odděleně.<sup>16</sup>

V roce 1993 měla ČR za sebou již první vlnu tzv. malé privatizace a provázely ji další ekonomické a transformační reformy a změny směřující k druhé vlně privatizace. Transformační úspěchy slavila republika v roce 1995, kdy se stala členem OECD. V tu dobu byla zařazena mezi úspěšné transitivní ekonomiky.

12. března 1999 se Česká republika stala členem Severoatlantické aliance – NATO.

Mezitím již bylo požádáno o členství v Evropské unii. 1. května 2004 se Česká republika stala právoplatným členem EU.<sup>17</sup> Hlavním cílem po vstupu do Evropské unie bylo především zajištění stabilního makroekonomického prostředí.

Dalším významným milníkem v historii České republiky byl rok 2008, kdy na ekonomiku dolehla světová krize.

### 2.1 Základní makroekonomické ukazatele

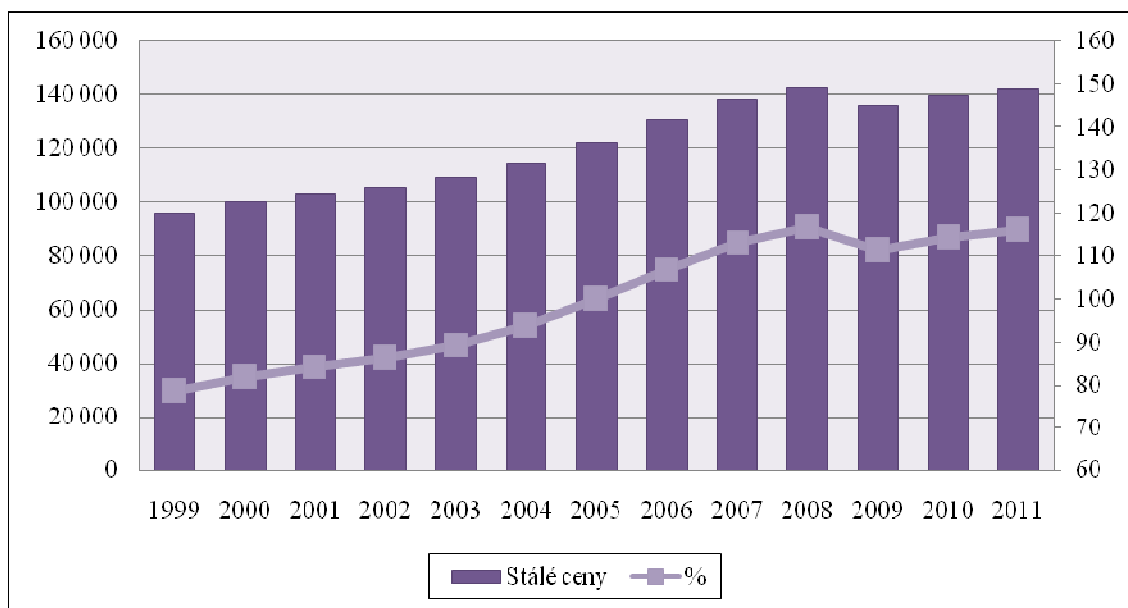
K porovnání ekonomického vývoje zemí Visegrádské čtyřky budou nejvhodnější základní makroekonomické ukazatele. Nejdůležitějším ukazatelem stavu ekonomiky je hrubý

---

<sup>16</sup> SPĚVÁČEK, V. *Transformace české ekonomiky: politické, ekonomické a sociální aspekty*. Praha: Linde, 2002, 525 s. ISBN 80-861-3132-7.

<sup>17</sup> CIHELKOVÁ, E. *Evropská unie: Hospodářské politiky*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006, s. 347. ISBN 978-80-246-1212-6.

domácí produkt.<sup>18</sup> V následujících dvou grafech je znázorněn HDP ve stálých cenách roku 2005 a HDP v běžných cenách, kdy rok 1999 je považován za 100%.



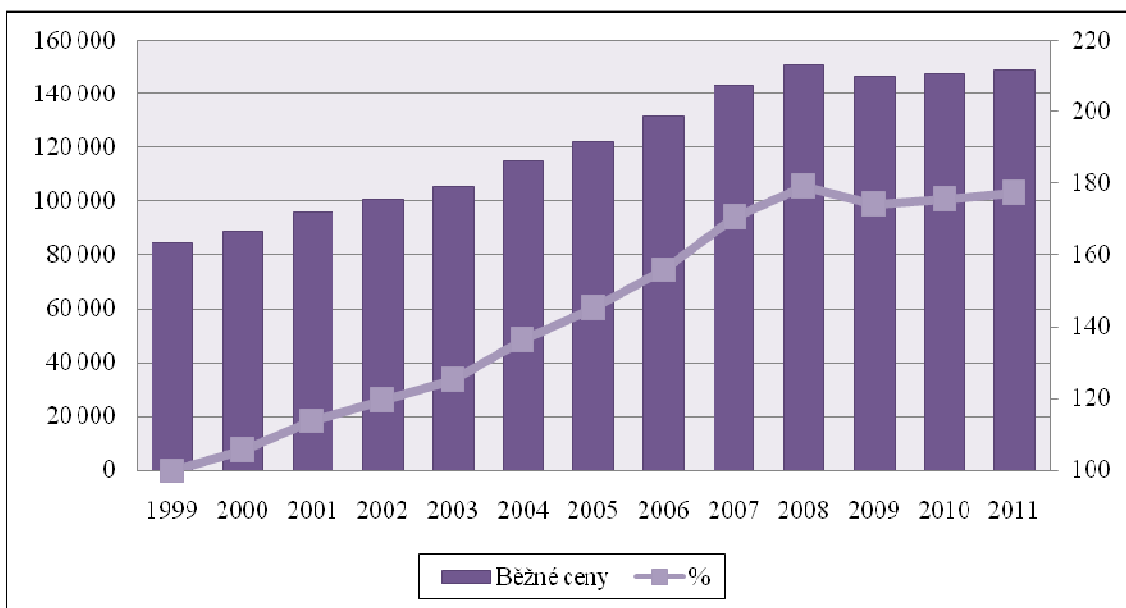
**Obrázek 1: Vývoj HDP ČR – stálé ceny roku 2005 (2005 = 100%) v mil. EUR**

Zdroj: Český statistický úřad. In: *Ukazatele sociálního a hospodářského vývoje ČR od r. 1990 do konce 4. Čtvrtletí 2011* [online]. [cit. 2012-10-18].

Dostupný z: [http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/publ/1403-11-q4\\_2011](http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/publ/1403-11-q4_2011).

Kurz: 25,5 Kč/EUR.

<sup>18</sup> HOBZA, A. *Evropská unie a hospodářské reformy*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 352. ISBN 978-80-7400-122-2.



**Obrázek 2: Vývoj HDP ČR – běžné ceny (rok 1999 = 100%) v mil. EUR**

Zdroj: Český statistický úřad. In: *Ukazatele sociálního a hospodářského vývoje ČR od r. 1990 do konce 4. Čtvrtletí 2011* [online]. [cit. 2012-10-18].

Dostupný z: [http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/publ/1403-11-q4\\_2011](http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/publ/1403-11-q4_2011).

Kurz: 25,5 Kč/EUR.

V roce 1999 byla makroekonomická situace ČR ve znamení doznívající hospodářské recese, která začala roku 1997. Díky tomuto vývoji se zvětšoval odstup ekonomické úrovně ČR od Evropské unie. Důvodem této recese byl značný pokles domácí poptávky. Dalším faktorem bylo snížení reálných mezd, což ovlivnilo spotřebu domácností.

Následující roky došlo k růstu HDP. V roce 1999 o 1,3 %, v roce 2000 o 3,3 % a v roce 2001 o 2,6 %. Tato čísla jsou důkazem, že ekonomika České republiky znovu rostla v pozitivním trendu.

V roce 2002 došlo k zpomalení růstu HDP. To se ale v roce 2003 zase změnilo a ekonomika pokračovala v pozitivním vývoji o 3,2 %. Důležitým mezníkem byl rok 2004. Ekonomika pokračovala v pozitivním trendu z roku 2003. Po vstupu ČR do Evropské unie vzrostl hrubý domácí produkt o 4,3 %. K ještě většímu růstu došlo v roce 2005, kdy se HDP zvýšil o 6,3 %. Česká republika se tímto zařadila mezi státy EU-25, tzn. Státy s nejrychleji rostoucí ekonomikou. V dalším roce došlo k růstu o 7,0 %. Vzhledem k tomuto procentu se rok 2006 stal rokem rekordním. Hlavní příčinou tohoto

ekonomického růstu bylo znatelné zlepšení zahraničního obchodu po vstupu do EU a to hlavně z důvodu rychlejšího vývoje v obchodu se zbožím.<sup>19</sup>

V posledním čtvrtletí roku 2007 se i v ekonomice České republiky začaly projevovat dopady finanční krize. Ty naplno udeřily především na podzim roku 2008. Došlo ke snížení zahraniční poptávky a tím pádem ke zpomalení hospodářského růstu.<sup>20</sup> Znatelně se toto snížení projevilo hlavně na automobilovém průmyslu, který byl v předchozích letech silným zdrojem ekonomického růstu. V roce 2009 dosáhlo tempo růstu -5,5 %. K oživení došlo v roce 2010, kdy se HDP dostal zpět do kladných hodnot.<sup>21</sup>

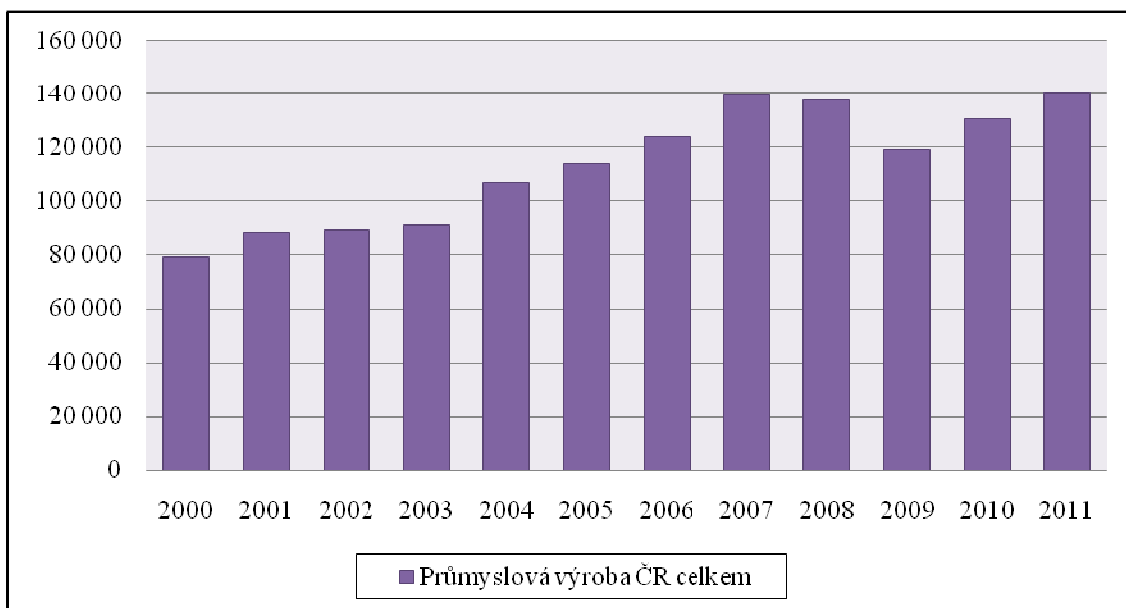
Další porovnávaným ukazatelem je vývoj tržeb. V následujícím grafu je znázorněna průmyslová produkce ČR.

---

<sup>19</sup> BURIANOVÁ, J. Makroekonomický vývoj České republiky v období 1997 – 2006. *2nd Central European Conference in Regional Science* [online]. 2007, s. 116-122 [cit. 2012-10-28]. Dostupný z: <http://www.cers.tuke.sk/cers2007/PDF/Burianova.pdf>.

<sup>20</sup> *OECD economic surveys: Czech Republic 2010* [online]. Paris: OECD, 2010, s. 156. ISBN 978-926-4082-947-7.

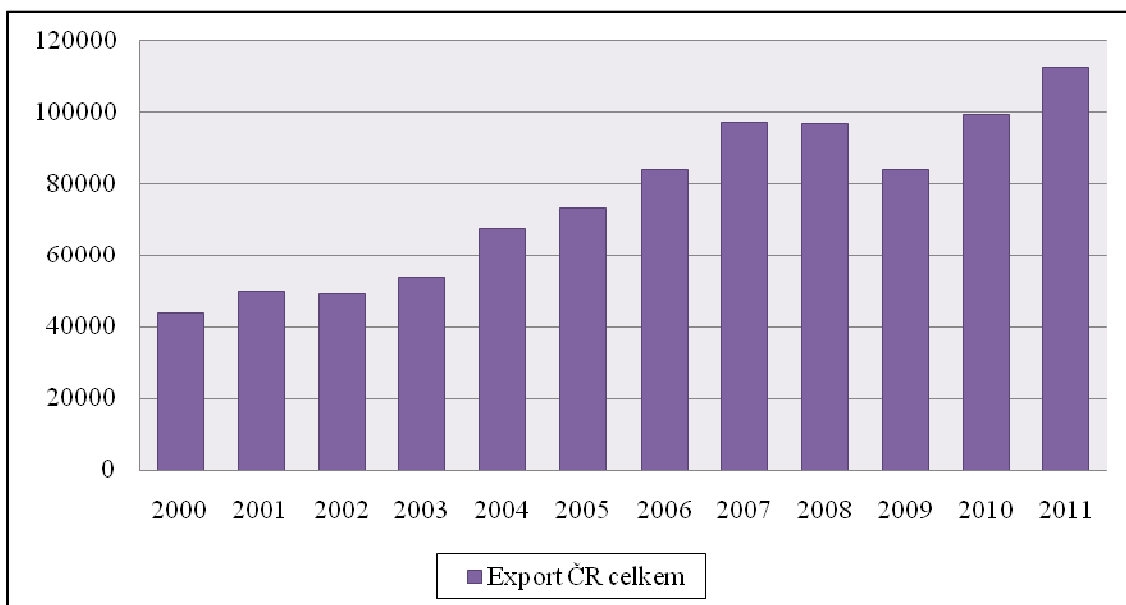
<sup>21</sup> KRAFT, J., P. BEDNÁŘOVÁ, M. LUNGOVÁ, aj. *Východiska z krize. Cesty zmírnění negativních efektů hospodářské krize v ČR*. Vyd. 1. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2011. 133 s. ISBN 978-80-7372-787-1.



**Obrázek 3: Vývoj průmyslové produkce ČR (mil. EUR) – tržby**

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní údaje a fakta* [online]. [cit. 2012-11-13].  
 Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>.  
 Kurz: 25,5 Kč/EUR.

Z uvedeného grafu vyplývá, že v porovnávaných letech 2000-2011 byl pouze rok 2009 rokem, kdy došlo k markantnímu poklesu průmyslové produkce v komparaci s předchozím rokem. Téměř stejný průběh v letech má také export ČR. Viz obrázek č. 4.



**Obrázek 4: Vývoj exportu ČR (mil. EUR)**

Zdroj: Interní materiály AutoSAP.

### 2.1.1 Struktura průmyslové produkce ČR

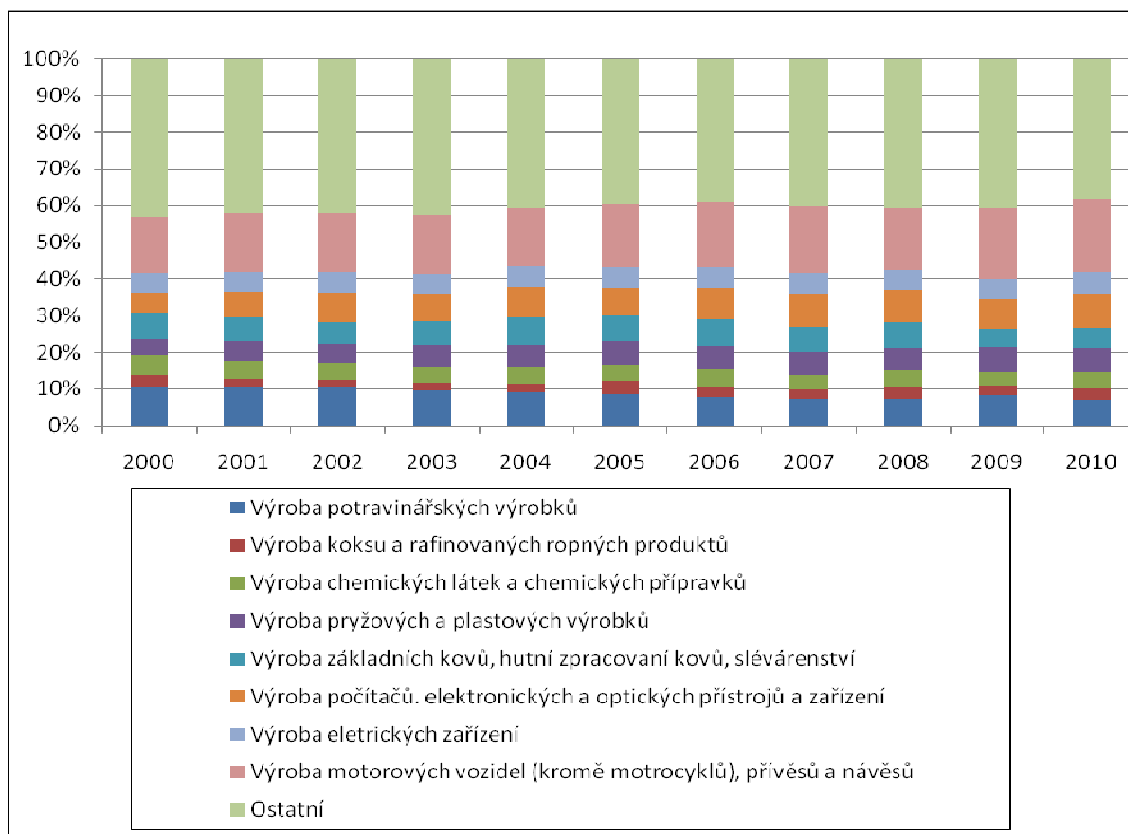
Průmysl je jedním z rozhodujících zdrojů pro tvorbu HDP, i přes to, že se jeho podíl během let snižuje a začínají převažovat služby. Na obrázku č. 3 je znázorněn vývoj průmyslové produkce ČR. Pouze v roce 2009 došlo ke snížení v důsledku světové hospodářské krize. Toho roku vykázal průmyslu největší meziroční snížení za sledované období. Produkce klesla meziročně o 13,5 %. K meziročnímu poklesu nejvíce přispěla výroba strojů a zařízení. V tomto odvětví se jednalo o pokles o 27,2 %. Stejně tak se na snížení produkce podílela výroba kovových konstrukcí a kovodělných výrobků. Zde byl pokles o 21,8 %. Postižení se nevyhnul ani automobilový průmysl, který je ze dvou třetin závislý na exportu – pokles o 10,2 %. Naopak růst produkce zaznamenalo odvětví výroby potravinářských výrobků (růst o 5,3 %).

Oživení ekonomiky nastalo v roce 2010. Průmyslová produkce vzrostla o 9,5 % oproti roku 2009. Na její vývoj měla velký vliv ekonomika Německa, na které je český trh ve velké míře závislý. Největší nárůst zaznamenal automobilový průmysl, strojírenství a výroba počítačů.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Informační systém statistiky a reportingu. In: *Klíčové identifikátory životního prostředí ČR: Energetika a průmysl* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: <http://issar.cenia.cz/issar/page.php?id=1568>.





**Obrázek 5: Struktura průmyslové produkce ČR**

Zdroj: Informační systém statistiky a reportingu. In: *Klíčové identifikátory životního prostředí ČR: Energetika a průmysl* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: <http://issar.cenia.cz/issar/page.php?id=1568>.

## 2.2 Automobilový průmysl ČR

Automobilový průmysl České republiky patří k jednomu z nejrozvinutějších v regionu střední a východní Evropy. Český automobilový sektor se díky dlouhodobé tradici a know-how stal vyhledávaným cílem nejrozličnějších investorů. Příklad nejvýznamnějších projektů viz tabulka níže:<sup>23</sup>

<sup>23</sup> CzechInvest. In: *Automobilový průmysl* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z:

<http://www.czechinvest.org/automobilovy-prumysl>.

**Tabulka 1: Nejvýznamnější projekty AP ČR**

Společnost	Rok	Region	Místo
Hyundai Motor Company	2006	Moravskoslezský	Nižní Lhoty
Automotive Lighting Reutlingen	2006	Vysočina	Jihlava
SUNG WOO HITECH	2005	Moravskoslezský	Ostrava
Toyota/PSA	2002	Středočeský kraj	Kolín
Denso	2001	Liberecký kraj	Liberec
Koito	2001	Ústecký kraj	Žatec
Robert Bosch	2000	Vysočina	Jihlava
Nemak	2000	Ústecký kraj	Most
Continental Teves	2000	Královéhradecký kraj	Jičín
VOLKSWAGEN Group	1991	Středočeský kraj	Mladá Boleslav

Zdroj: CzechInvest. In: *Automobilový průmysl* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/automobilovy-prumysl>.

Česká republika patří mezi země s nejvyšším počtem absolventů technických škol v oblasti automobilového průmyslu. Může se prezentovat vynikajícími úspěchy nejen ve výrobě, ale také ve výzkumu a vývoji. Český trh, který je v této oblasti velice dobře vyvinutý a zároveň vysoká úroveň technického vzdělání absolventů, přilákal mnoho společností, které se výzkumem a vývojem tohoto strojírenského odvětví zabývají. Mezi tyto společnosti patří například Porsche Engineering Services, Mercedes-Benz Technology, Ricardo, Swell, Valeo, Visteon, Aufeer Design, Bosch, Continental, a mnoho dalších.<sup>24</sup>

Významná je i spolupráce českých technických univerzit a vývojových center s těmito společnostmi. Jedná se hlavně o Výzkumné centrum Josefa Božka spalovacích motorů a

---

<sup>24</sup> CzechInvest. In: *Automobilový průmysl* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/automobilovy-prumysl>.

automobilové techniky na Českém vysokém učení technickém v Praze a další technické školy v Liberci, Brně, Plzni, Pardubicích, Zlíně a Ostravě.<sup>25</sup>

Český automobilový průmysl má velice pevnou výrobní základnu. Nejedná se pouze o osobní automobily, ale jsou zde vyráběny také těžké a střední nákladní automobily, autobusy nebo motocykly. Těžká nákladní vozidla jsou vyráběna především společností Tatra, která je jedním z nejstarších světových výrobců. Středně těžkými kamiony se zabývá společnost Avia, kterou převzala indická společnost jménem Ashok Leyland v roce 2006. Výrobou autobusů se zabývá více společností. Patří mezi ně Isirhbus Iveco, což je původní česká firma Karosa, SOR Libchavy, Tedom, Ekobus a Evobus.<sup>26</sup>

Česká republika si s produkcí 113,2 osobních automobilů na 1000 osob udržuje výsostné postavení mezi světovými lídry automobilového průmyslu ve výstupu na jednoho obyvatele. Patří díky tomu mezi 15 největších světových výrobců automobilů co do objemu produkce. V českém automobilovém průmyslu je zaměstnáno více jak 260 000 lidí a vykazuje více jak 20% českých výrobních výstupů a českého exportu.<sup>27</sup>

Momentálně má Česká republika kapacity a zdroje pro tři hlavní výrobce automobilů - ŠKODA AUTO (Volkswagen Group), TPCA (Toyota/PSA joint venture) a Hyundai Motor Manufacturing Česko. Představuje tím skvělé obchodní příležitosti pro dodavatele a inklinuje k tomu, stát se jedním z evropských center pro automotive design a další výzkumné a vývojové aktivity.

---

<sup>25</sup> CzechInvest. In: *Automobilový průmysl* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/automobilovy-prumysl>.

<sup>26</sup> CzechInvest. In: *Automotive Industry: Czech Republic* [online]. [cit. 2012-11-15]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/data/files/automotive-listopad-2012-nahled-2806-cz.pdf>.

<sup>27</sup> Tamtéž.

### 2.2.1 Sdružení automobilového průmyslu - SAP

AutoSAP, neboli Sdružení automobilového průmyslu je založeno jako zájmové sdružení právnických osob. Vzniklo v červnu roku 1989 podpisem Smlouvy o Sdružení organizací automobilového průmyslu.

Cíle AutoSAP:

- trvale rozvíjet automobilový průmysl jako specifické výrobní odvětví
- udržovat trvalou konkurenční schopnost českých výrobců vůči vyspělým zahraničním firmám
- zdokonalovat, rozvíjet a podporovat vzájemnou spolupráci členů
- rozvíjet ekonomickou spolupráci a integraci s vyspělými státy, udržovat kontakty s národními i nadnárodními sdruženími a svazy obdobného zaměření
- prosazovat zájmy národního automobilového průmyslu v tuzemsku i zahraničí na všech potřebných a dosažitelných úrovních a místech
- navazovat vzájemně výhodné kontakty, spolupráci a výměnu informací i s partnery mimo Sdružení automobilového průmyslu
- prezentovat automobilový průmysl jako technicky, výrobně, obchodně a ekonomicky provázaný celek

Členství je naprosto dobrovolné a vzniká podepsáním „Podpisového archu“ a schválením vstupu Představenstvem AutoSAP.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní informace* [online]. [cit. 2012-11-13]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>.

**Tabulka 2: Objem celkové produkce AP ČR (mil. EUR)**

2000	2001	2002	2003	2004	2005
10 702,0	11 952,9	12 802,1	13 662,9	15 119,6	17 998,6

2006	2007	2008	2009	2010	2011
21982,0	25131,8	23691,5	20215,1	23562,3	26569,5

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní informace* [online]. [cit. 2012-11-13]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>.

Celková produkce automobilového průmyslu České republiky měla až do roku 2007 setrvačně rostoucí tendenci. V roce 2008 se zřetelně projevila na objemech produkce ekonomická krize a došlo ke znatelnému snížení produkce. Významný vliv na objem produkce měl také vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004. Nejlépe je tento zrychlený růst vidět na indexu rok Y/rok X viz tabulka níže.

**Tabulka 3: Indexové hodnoty**

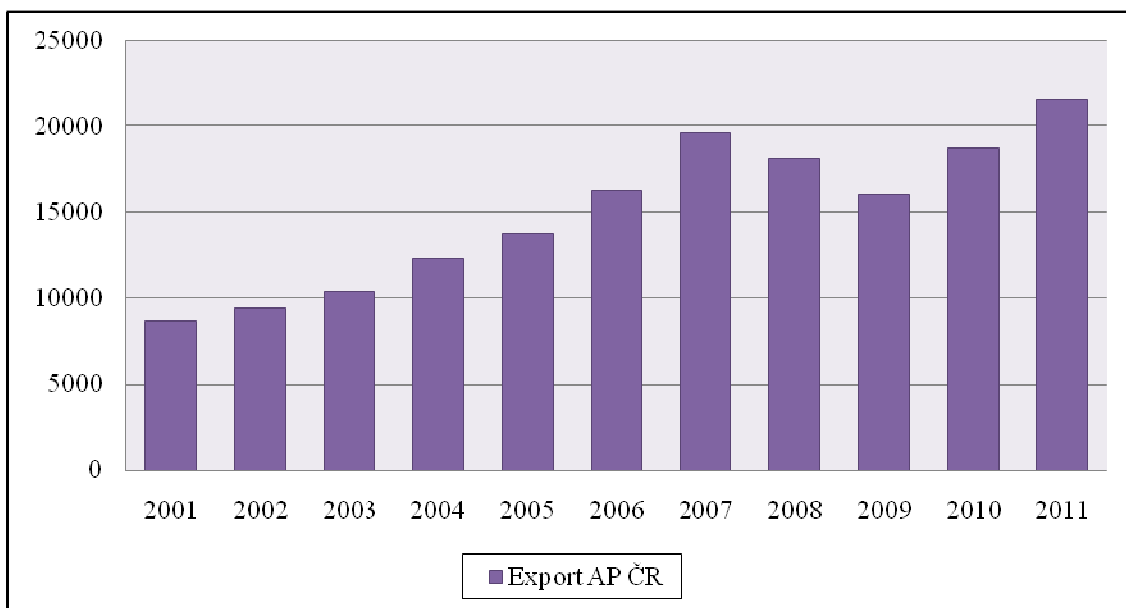
2000/1999	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004
24,4 %	11,7 %	7,1 %	6,7 %	10,7 %	19,0 %

2006/2005	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2011/2010
22,1 %	14,3 %	-5,7 %	-14,7 %	16,6 %	12,8 %

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní informace* [online]. [cit. 2012-11-13]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>.

Na indexech je jasně vidět, jak po vstupu do EU rostou čísla velice rychle – z 10,7 % pro rok 2004 na 19 % roku 2005 a ještě další růst k roku 2006 na 22,1 %. Naopak je vysoce výmluvné procento z roku 2008 -5,7 % a -14,7 % z 2009, kdy objem produkce ovlivněn ekonomickou krizí prudce poklesl



**Obrázek 6: Export AP ČR (mil. EUR)**

Zdroj: Interní materiály AutoSAP.

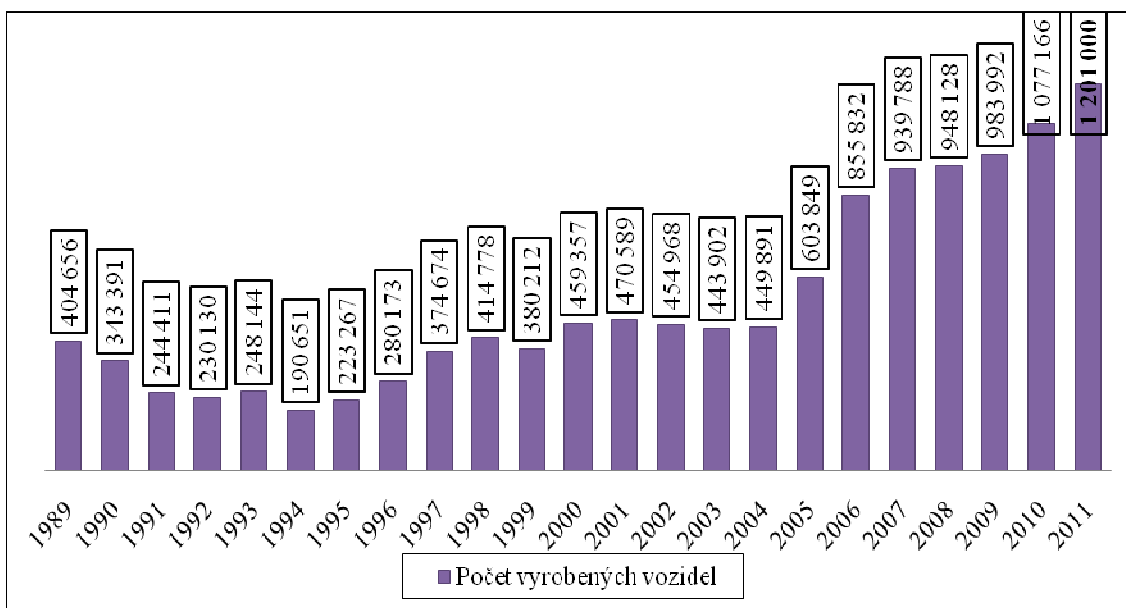
Také export tuzemského automobilového průmyslu se vyvíjel pozitivně. V tomto odvětví je vývoz zcela zásadní. Zatímco v roce 2003 činil export firem Sdružení automobilového průmyslu 10 364 mil. EUR, v roce 2004 to bylo již 12 313 mil. EU, to je nárůst o plných 18,8 %. Po vstupu do EU dosáhl podíl firem AutoSAP na souhrnném exportu České republiky 18 %. Znatelný nárůst objemu exportu po vstupu do EU naznačuje lepší pozici České republiky pro obchod se zahraničím. V dalším roce sice vzrostl vývoz o menší množství, ale celkově pokračuje v pozitivním vývoji. Zvrat nastal až s ekonomickou krizí v roce 2008, kdy byl objem exportu oproti předchozímu roku o téměř 8 % menší.<sup>29</sup>

### 2.2.2 Vývoj výroby vozidel

Automobilový průmysl české republiky je tvořen dvěma rozhodujícími produkčními skupinami. Jedná se o výrobu vozidel a výrobu dílů a příslušenství. Tyto dvě skupiny významně ovlivňují celou tuzemskou ekonomiku. Přispívají nejen k zaměstnanosti, ale

<sup>29</sup> Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní údaje a fakta* [online]. [cit. 2012-11-13]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>.

zároveň jsou zdrojem přílivu zahraničních investic a výrazně ovlivňují zahraničně obchodní bilanci.



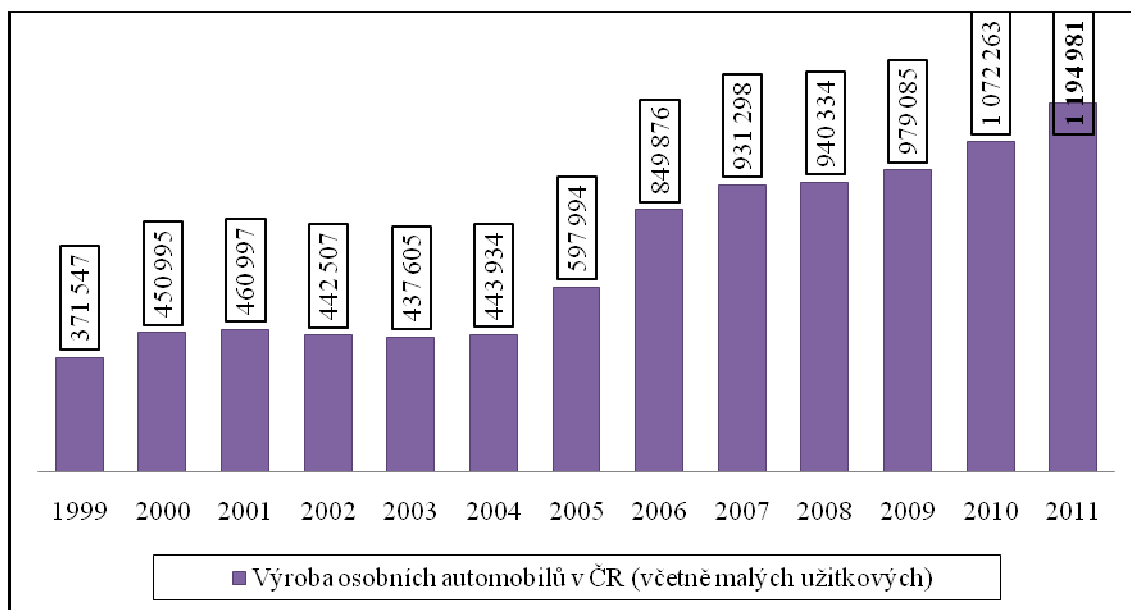
**Obrázek 7: Výroba motorových vozidel v ČR od roku 1989**

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní údaje a fakta* [online]. [cit. 2012-11-13].  
Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>.

V předchozím grafu jsou uvedeny počty vyrobených motorových vozidel na území České republiky již od roku 1989. Za celou tuto dobu bylo v ČR vyrobeno 12 222 949 kusů motorových vozidel. Zajímavé jsou porovnávané roky 2000 - 2011. V první půlce tohoto období se výroba držela na téměř stejné úrovni bez jakýchkoliv větších odchylek. Viditelná změna nastala po roce 2004, kdy se počet vyrobených vozidel značně zvýšil a v tomto rychle rostoucím trendu pokračuje až do dnešní doby. Jediné malé zaváhání je znatelné kolem roku 2008, kdy se rychlost výroby lehce zpomalila. Důležitým rokem pro automobilový průmysl byl také rok 2011, kdy došlo k rekordní produkci v historii české automobilové výroby.

Rozhodující podíl na celkové výrobě motorových vozidel mají výrobci osobních automobilů. Jejich výroba v roce 2011 tvořila více jak 99% produkce dle počtu kusů.

ŠKODA AUTO se podílela více než 56%, firma TPCA Czech téměř 23% a HMMC Nošovice 21%.<sup>30</sup>



**Obrázek 8: Výroba osobních automobilů ČR (včetně malých užitkových)**

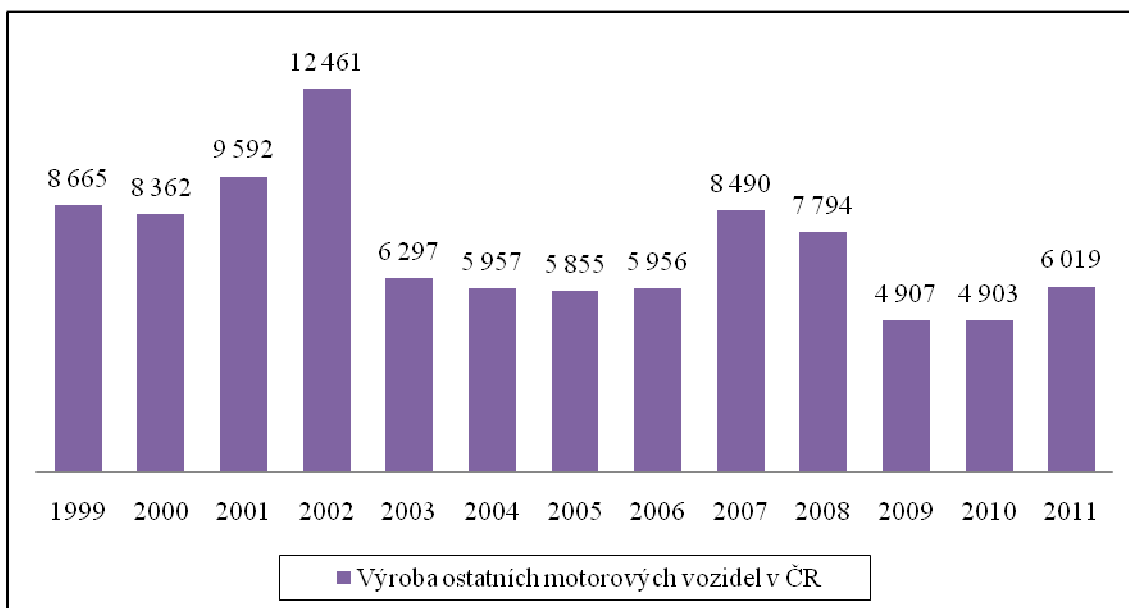
Zdroj: Interní materiály AutoSAP.

Jak vyplývá z výše uvedených grafů, osobní automobily jsou jednoznačně dominantním prvkem produkce v tuzemské výrobě automobilů.

---

<sup>30</sup> Interní materiály AutoSAP





**Obrázek 9: Výroba ostatních motorových vozidel v ČR (nákladní automobily + autobusy + motocykly + mopedy)**

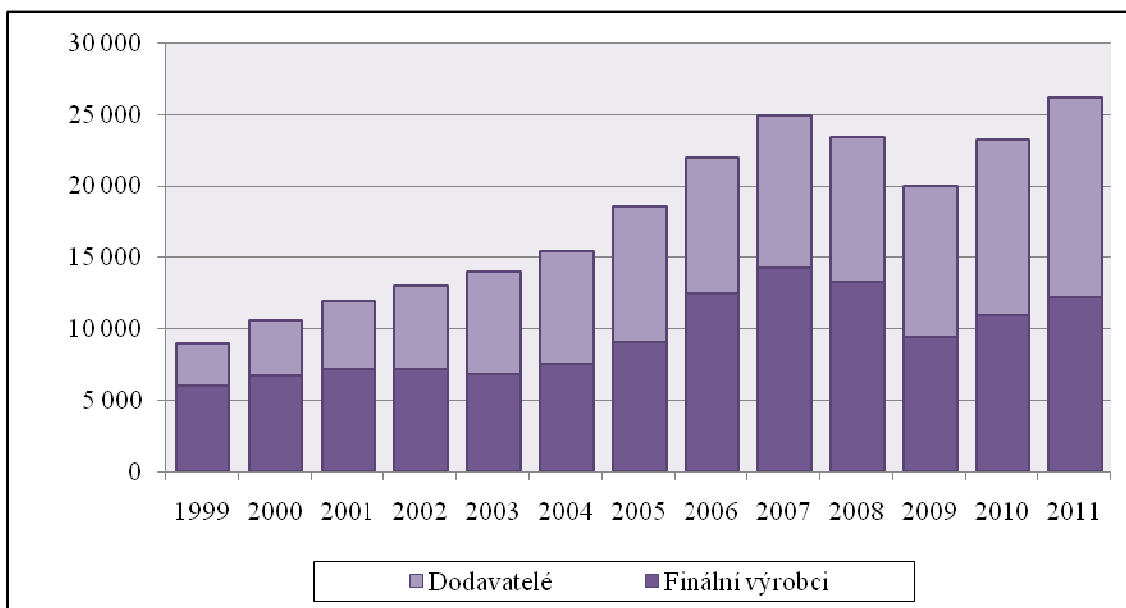
Zdroj: Interní materiály AutoSAP.

Oproti osobním automobilům má výroba ostatních motorových vozidel spíše klesající tendenci. K většímu růstu došlo až v roce 2011, kdy celková výroba ostatních motorových vozidel vzrostla o 22,56%.

Oproti osobním automobilům má výroba ostatních motorových vozidel spíše klesající tendenci. K většímu růstu došlo až v roce 2011, kdy celková výroba ostatních motorových vozidel vzrostla o 22,56%.

### 2.2.3 Výroba dílů a příslušenství

Stejně jako u finálních výrobců, kdy byl od roku 2004 zaznamenán strmější růst produkce, v letech 2008 a 2009 pokles a následně opět růst výroby v roce 2010 a 2011, působily ekonomické vlivy také na výrobu dílů a příslušenství.



**Obrázek 10: Objem produkce v základních skupinách firem (mil. EUR)**

Zdroj: Interní materiály AutoSAP.

Z hlediska podílu na celkových tržbách firem AutoSAP si skupina dodavatelů udržovala v letech 2003-2008 přibližně 60% podíl. V období následujícím, 2009-2011, byl tento podíl necelých 50%. Hlavním vlivem na vývoj hodnoty podílu dodavatelů je vývoj produkce osobních automobilů. Ke zdatným změnám docházelo především při náběhu výroby v nových kapacitách, tzn. 2006 v TPCA Czech a 2009 v HMMC Nošovice.

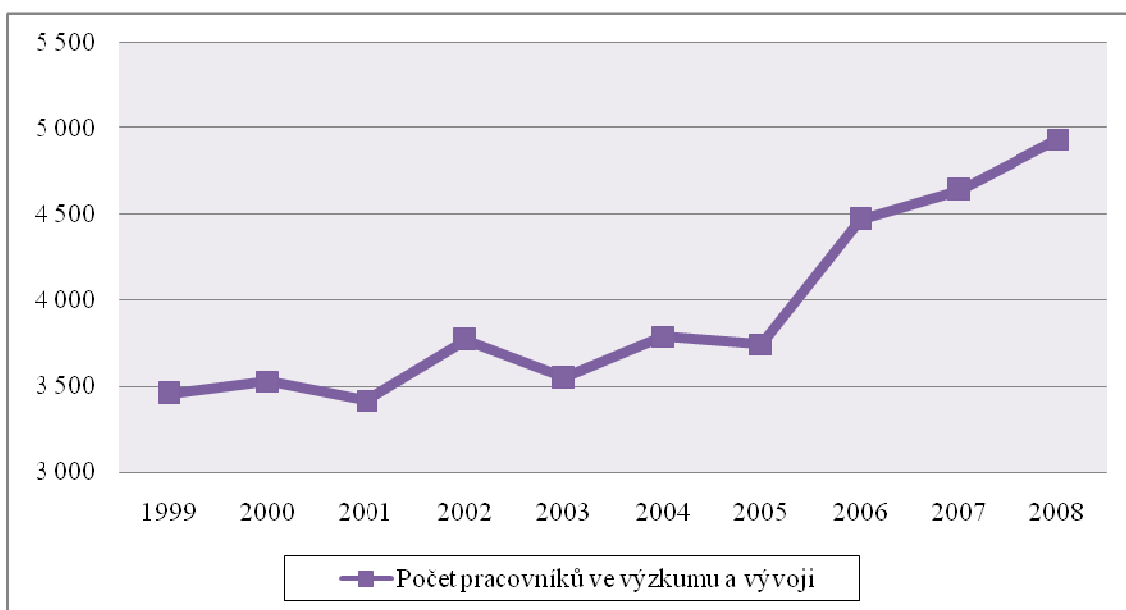
Dodavatelský sektor je významným zdrojem zaměstnanosti a tvorby pracovních pozic v období recese, ale i v etapě růstu. Tento fakt je hlavním důvodem, že výrobci dílů hráli a stále hrají důležitou roli v odvětví strojírenské výroby.<sup>31</sup>

Výrobci skupin, dílů a příslušenství se dokázali v rámci globalizace uplatnit u tuzemských, ale i významných zahraničních výrobců zejména ve státech Evropské unie. V roce 2009 a 2010 se ale museli s mnohem větší intenzitou vypořádat s následky recese. Významným stabilizačním prvkem ve skupině dodavatelů byla a stále je diverzifikace výroby.

<sup>31</sup> Interní materiály AutoSAP

## 2.2.4 Výzkum a vývoj

Výzkum a vývoj je velice důležitý útvar v automobilovém průmyslu. Díky správné a efektivní spolupráci dochází ke snižování nákladů předvýrobní etapy jak na straně finálního výrobce, tak v menší míře na straně výrobců dílů.



**Obrázek 11: Počet pracovníků ve výzkumu a vývoji**

Zdroj: Interní materiály AutoSAP

V průběhu let neustále dochází ke snaze sjednocení vzdělávacího procesu, inovací, výzkumu a aplikační praxe. Tyto aktivity jsou velice náročné z hlediska lidských i finančních zdrojů. Proto je ve výzkumu a vývoji nutná efektivní alokace těchto zdrojů, která se neobejde bez znalosti charakteristik vývoje v průběhu let. Zásadními pro určování priorit jsou ukazatele vědy a technologií. To je důvodem, proč jsou ze státního rozpočtu každoročně vyčleňovány prostředky na zabezpečení činností související s výzkumem a vývojem.<sup>32</sup>

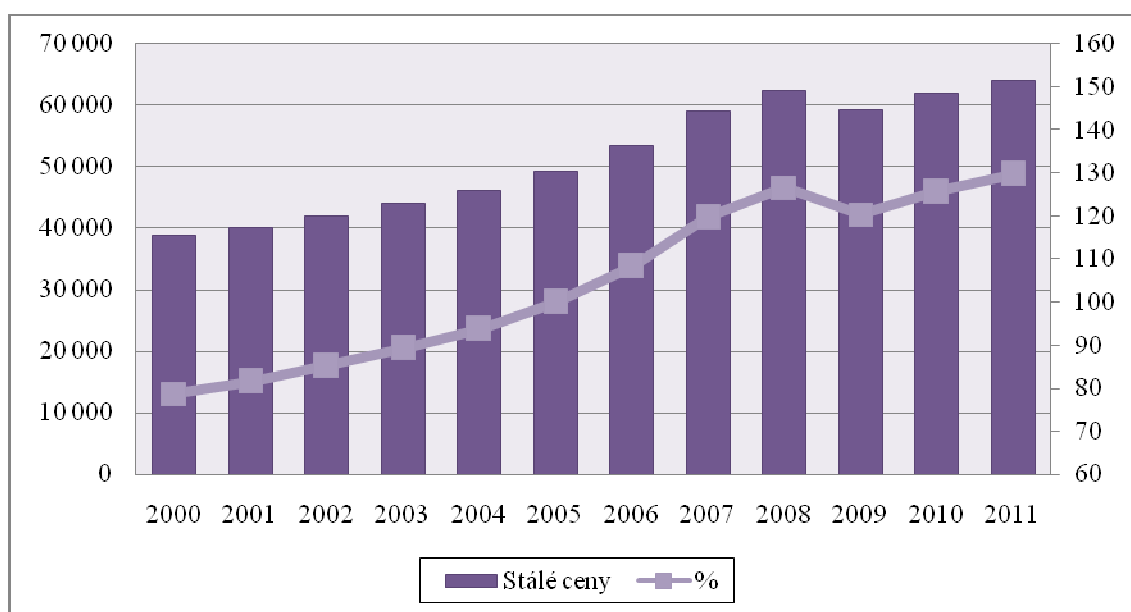
---

<sup>32</sup> Interní materiály AutoSAP

### 3. Slovensko

Postavení Slovenska po rozdělení federace bylo o poznání horší než postavení České republiky, ať už se jednalo o životní úroveň nebo o rozvoj infrastruktury. Jeho situace se zlepšila až po roce 1998, jakmile tehdejší vláda přijala řadu účinných reforem. Závažným milníkem byl pro historii státu vstup do Evropské unie roku 2004.<sup>33</sup> Republika se stala zajímavou pro zahraniční investory hlavně v automobilovém a elektronickém průmyslu. Významným krokem ve vývoji státu byl rok 2009, kdy Slovensko přijalo novou měnu – Euro.

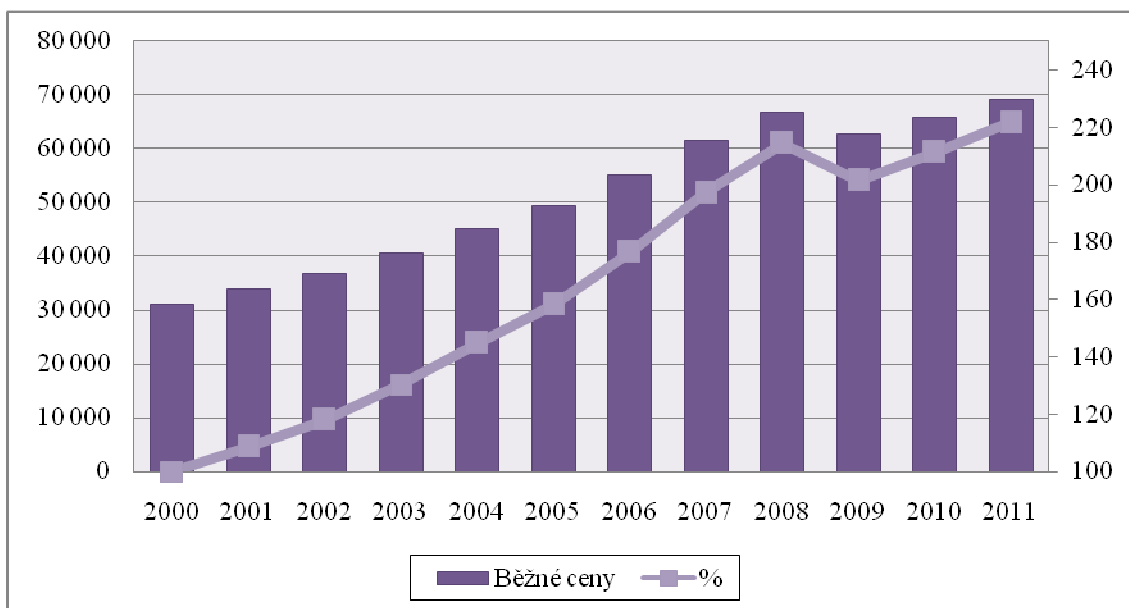
#### 3.1 Základní makroekonomické ukazatele



**Obrázek 12: Vývoj HDP SR – stálé ceny roku 2005 (2005 = 100%) v mil. EUR**

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Ukazovatele ekonomického vývoja SR* [online]. [cit. 2013-01-18]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=55268>.

<sup>33</sup> ŠREIN, Z. *Mechanismy hospodářské politiky Evropské unie*. Přepřac. vydání. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, 2008, s. 298. ISBN 978-80-7414-077-8.



**Obrázek 13: Vývoj HDP SR – běžné ceny (rok 2000 = 100%) v mil. EUR**

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Ukazovatele ekonomického vývoja SR* [online]. [cit. 2013-01-18]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=55228>.

Ekonomický růst Slovenska měl až do roku 2008 rostoucí tendenci stejně jako trend České republiky. Do roku 2000 docházelo pouze k pomalému růstu, následující vývoj byl již ale znatelně rychlejší. V roce 2002 došlo k růstu o 3,7 %, roku 2003 o 4,1 % a 2004 o 4,5 %.

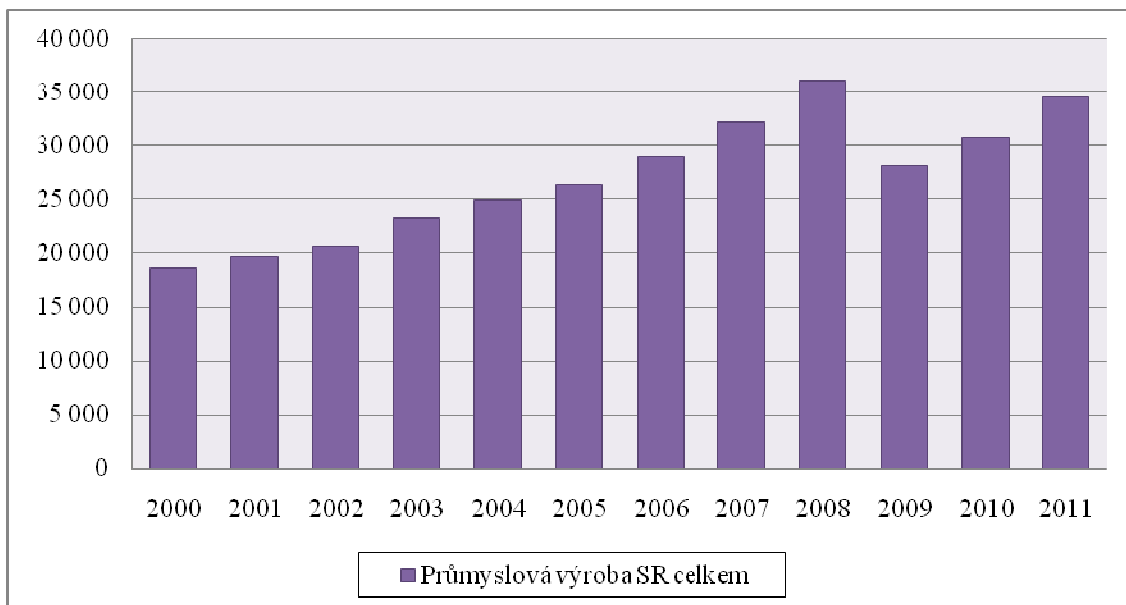
Lepší postavení státu v zahraničním obchodě po vstupu do Evropské unie bylo zřejmé i na růstu hrubého domácího produktu. 6,2 % v roce 2005, 8,3 % v roce 2006 a dokonce 11,4 % roku 2007 byly rozhodně povzbudivým důsledkem vstupu do EU.

Následující rok se ani Slovenské republice nevyhnula světová krize a HDP zpomalil svůj vývoj. Drastický propad až do červených čísel (-6,2 %) přišel roku 2009, kdy na Slovensko plnou silou dopadla hospodářská krize. V posledních letech se slovenské hospodářství znovu snaží získat ztracenou pozici a dle nejnovějších průzkumů a analýz k tomu má ty nejlepší předpoklady.

### 3.1.1 Struktura průmyslové produkce Slovenska

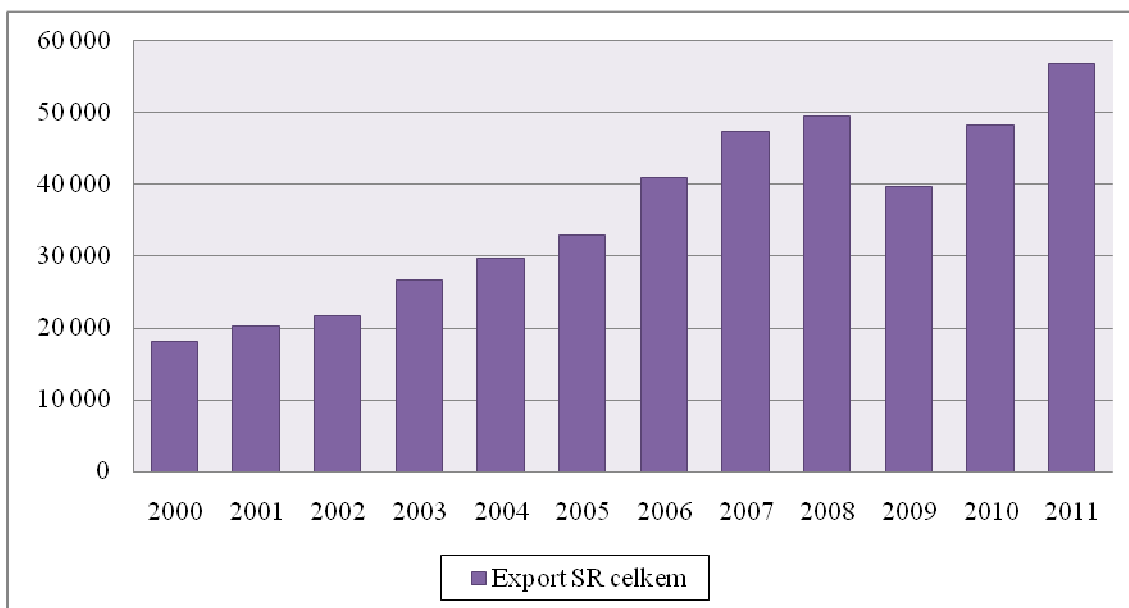
Průmysl na Slovensku na rozdíl od České republiky získává stále silnější postavení. Po rozdělení Československa zůstaly na území státu méně výkonná průmyslová odvětví.

Hospodářství bylo odporováno zejména těžebním průmyslem a energetikou. Během let si díky zahraničním investorům vybudoval důležitou pozici automobilový průmysl. Vliv tohoto odvětví začal sílit po vstupu Slovenska do EU v roce 2004, kdy se zásadně zlepšily možnosti zahraničního obchodu mezi evropskými státy. Na grafech níže je znázorněn vývoj průmyslu Slovenska. Následující křivka exportu je s celkovou produkcí téměř totožná.



**Obrázek 14: Vývoj průmyslové produkce SR (mil. EUR) - tržby**

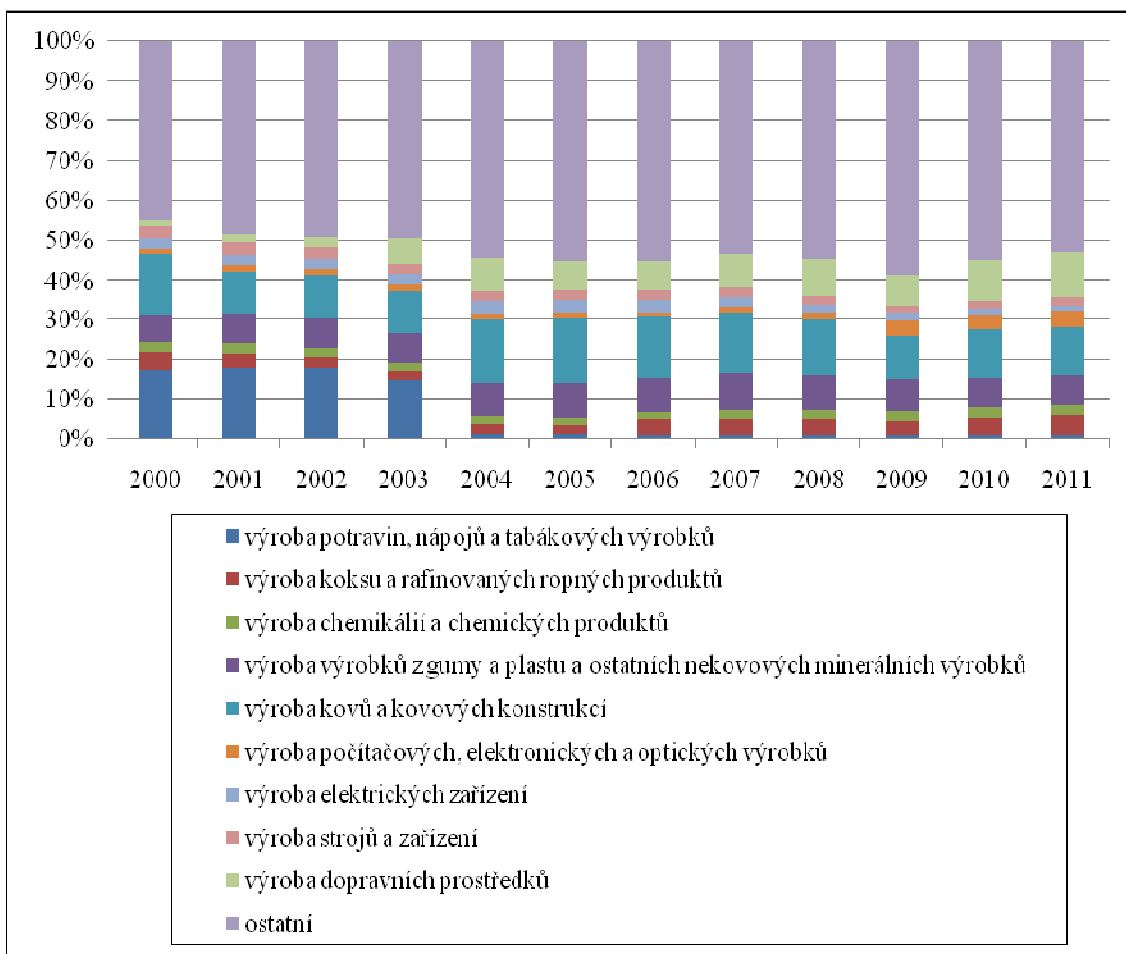
Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Priemysl* [online]. [cit. 2013-01-28]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=37591>.



**Obrázek 15: Vývoj exportu SR (mil. EUR)**

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Zahraničný obchod* [online]. [cit. 2013-01-28]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=16555>.

Struktura průmyslové produkce je znázorněna na obrázku č. 16. Od roku 2000 zde došlo ke změnám zejména v potravinářské výrobě a v automobilové výrobě. V období 2000 - 2004 tvořil potravinářský průmysl více než 17 % celkové průmyslové produkce. V dalších letech byl tento podíl již téměř zanedbatelný – necelé 1 %. V automobilovém průmyslu naopak začal progres právě po vstupu do EU, kdy se Slovensku otevřel evropský trh, a na území státu vstoupili zahraniční investoři. Z původně necelých 2 % v roce 2000 se v roce 2011 automobilový průmysl podílel více než 10 % na celkové průmyslové produkci.



**Obrázek 16: Struktura průmyslové produkce SR**

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Priemysl* [online]. [cit. 2013-01-28]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=37591>.

### 3.2 Automobilový průmysl Slovenska

Slovenská republika se stala jedním z vedoucích výrobců automobilů ve střední a východní Evropě hlavně díky třem světovým automobilkám: Volkswagen (Bratislava), PSA Peugeot Citroën (Trnava) a KIA Motors (Žilina) a také dalších globálních dodavatelských podniků (Tier-1).

Již na počátku 90. let se začal na Slovensku zásadně rozvíjet automobilový průmysl. Nejdůležitější událostí, která pomohla rozvoji slovenské ekonomiky, byla výstavba automobilového závodu v Bratislavě. Tuto stavbu zrealizovala německá společnost



Volkswagen AG. Díky vstupu společnosti na slovenský trh začalo také budování dodavatelské sítě. Tím došlo k dalšímu zvyšování investic v automobilovém průmyslu. Průmysl na Slovensku se začal rychle rozvíjet nejen v automotive sektoru, ale zároveň i v sektoru strojírenském.

Rozvoj automobilového průmyslu byl ovlivněn dalšími automobilovými společnostmi. Na slovenský trh vstoupily PSA Peugeot Citroen a KIA Motors a s nimi i významné množství investic. Své závody tyto automobilky vybudovaly v Trnavě (PSA) a Žilině (KIA). V roce 2003 dokonce Peugeot podepsal investiční smlouvu s Ministerstvem hospodářství Slovenské republiky. Během několika málo let dokázal Peugeot vybudovat závod s výrobní kapacitou 300 tisíc automobilů ročně. Nejinak tomu bylo u společnosti KIA Motors.

Takto silné trio automobilek výrazně zvýšilo výrobu automotive průmyslu a Slovensko se tak zařadilo mezi největší výrobce automobilů na světě v počtu vyrobených vozů na 1000 obyvatel. Protože produkce neustále stoupala, bylo potřeba rozšířit také místní dodavatelskou síť pro zjednodušení celého výrobního procesu. Vznikl kvalitní dodavatelský řetězec řady Tier 1, Tier 2 a Tier 3, který je schopný nejen zajistit tyto 3 největší závody, ale také dodávat výrobky i jiným zahraničním automobilovým společnostem.

Významným faktorem v rozvoji slovenského automobilového průmyslu byla také vzdělaná a technicky zdatná pracovní síla. Postupně byla vybudována pevná základna výzkumu a vývoje, která byla přínosem pro automobilové společnosti, ale také podporou dodavatelů ve flexibilnějším plnění požadavků zákazníků. Odborná oddělení výzkumu a vývoje přináší velkou výhodu do výrobních a montážních procesů. Dochází k vývoji nových technologií a produktů a hlavně k neustálému posilování spolupráce se slovenskými univerzitami a výzkumnými centry.

Vzhledem k tomuto pozitivnímu směru vývoje se podpora inovací stává zásadní pro automobilový průmysl, ale také ostatní důležité sektory jako například chemický průmysl, informační a komunikační technologie, elektrotechniku, atd.

Veškeré výše zmiňované faktory měly kladný vliv na vytvoření a stabilizaci slovenského automobilového průmyslu. Dodavatelská síť se rozšířila z univerzálních společností také na specializované, které se zabývají přímo konkrétními funkcemi – například dodavatelé technologií, inženýrských a konstrukčních služeb, systémů nebo dodavatelé s vlastním výzkumem.<sup>34</sup>

**Tabulka 4: Nejvýznamnější firmy v automobilovém průmyslu SR dle tržeb (2011)**

Podnik	Lokalita	Tržby (mil. EUR)		Změna v % 2011/2010	Podíl v exportu v % 2011	Počet pracovníků 2011
		2010	2011			
<b>Volkswagen Slovakia, a.s.</b>	Bratislava	4038,84	5192,936	29	99	8400
<b>Kia Motors Slovakia, s.r.o.</b>	Žilina	2888,748	3328,383	15	99	3158
<b>PCA Slovakia, s.r.o.</b>	Trnava	1654,389	1 642,432	-1	99	2953
<b>Continental Matador Rubber, s.r.o.</b>	Púchov	385,939	595,971	54	67	2175
<b>Continental Matador Truck Tires, s.r.o.</b>	Bratislava	396,869	507,881	31	26	2784
<b>SAS Automotive, s.r.o.</b>	Bratislava	293,486	419,192	43	n	405
<b>INA Kysuce, a.s.</b>	K.N.Mesto	307,191	374,562	22	99	3795
<b>Getrag Ford Transmissions Slovakia, s.r.o.</b>	Kechnes	227,779	360,473	58	n	n
<b>INA Skalica, s.r.o.</b>	Skalica	265,567	341,425	29	99	3943

Zdroj: Slovenska agentúra pre rozvoj investícií a obchodu - SARIO. In: *Automobilový priemysel* [online].

[cit. 2012-11-16]. Dostupné z:

[http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy\\_priemysel.pdf](http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy_priemysel.pdf).

Poznámka: n- nedostupný údaj.

<sup>34</sup> Slovenska agentúra pre rozvoj investícií a obchodu - SARIO. In: *Automobilový priemysel* [online]. [cit. 2012-11-16]. Dostupné z:  
[http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy\\_priemysel.pdf](http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy_priemysel.pdf).

**Tabulka 5: Nejvíce investující podniky v automobilovém průmyslu SR (2011)**

Podnik	Lokalita	Investice (mil. EUR)	
		2010	2011
<b>Volkswagen Slovakia, a.s.</b>	Bratislava	171,818	225,542
<b>Kia Motors Slovakia, s.r.o.</b>	Žilina	165,375	199,836
<b>Continental Matador Rubber, s.r.o.</b>	Púchov	73,472	103,534
<b>PCA Slovakia, s.r.o</b>	Trnava	27,68	81,437
<b>INA Kysuce, a.s.</b>	K.N.Mesto	15,639	45,581
<b>Johnson Controls International, s.r.o.</b>	Bratislava	15,062	39,771

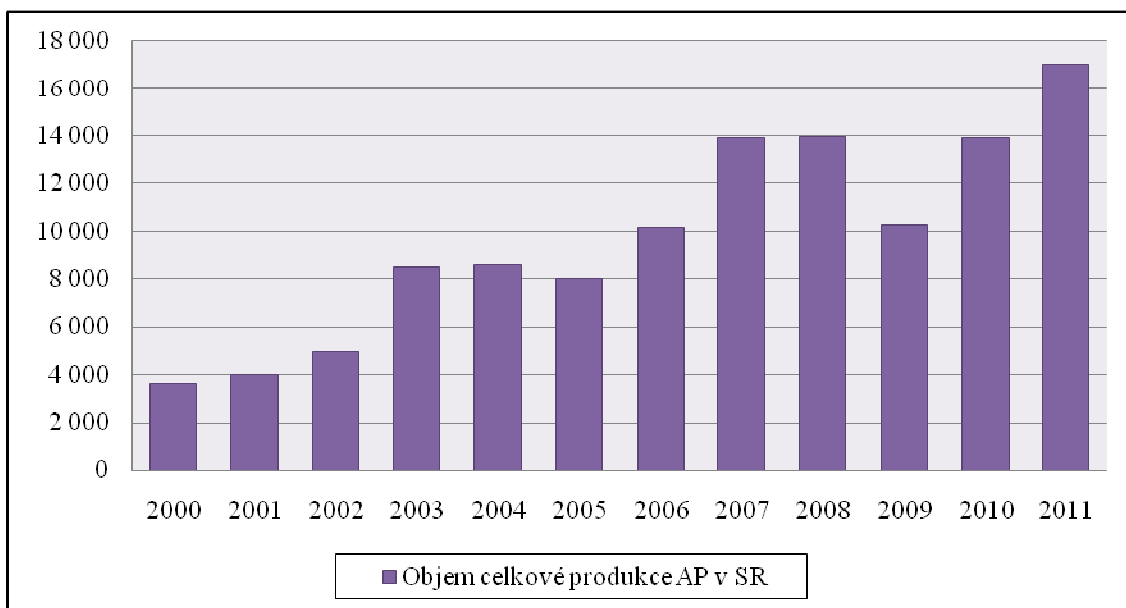
Zdroj: Slovenska agentúra pre rozvoj investícií a obchodu - SARIO. In: *Automobilový priemysel* [online]. [cit. 2012-11-16]. Dostupné z: [http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy\\_priemysel.pdf](http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy_priemysel.pdf).

### **3.2.1 Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky – ZAP**

Sdružení automobilového průmyslu na Slovensku ZAP funguje stejným způsobem jako SAP v České republice. Členství je dobrovolné a každý člen může dle svého rozhodnutí ze svazu kdykoli vystoupit. ZAP byl založen 14ti organizacemi 22. června 1993. V posledních letech má sdružení kolem 160 členů.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky. In: *Náš profil* [online]. [cit. 2012-11-15]. Dostupné z: <http://www.zapsr.sk/kategoria/Nas-profil/>.



**Obrázek 17: Objem celkové produkce AP SR (mil. EUR)**

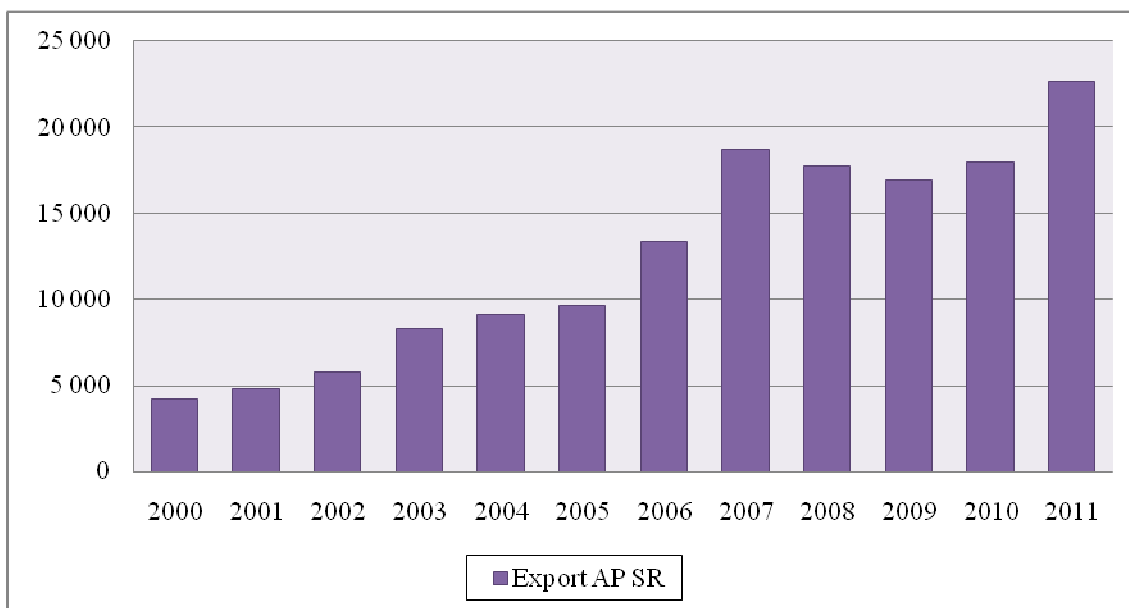
Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Slovstat online: Priemysl* [online]. [cit. 2013-02-05].  
Dostupný z: [http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2709&m\\_so=20](http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2709&m_so=20).

**Tabulka 6: Indexové hodnoty**

2000/1999	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004
29,6 %	9,5 %	24,6 %	70,9 %	1,5 %	-7 %
2006/2005	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2011/2010
26,9 %	36,6 %	0,6 %	-26,6 %	35,7 %	22,2 %

Zdroj: Vlastní výpočty.

Na grafu vývoje objemu produkce je zřetelně vidět vliv vstupu PSA Peugeot Citroen a KIA Motors na slovenský trh. Díky produkci těchto automobilek došlo za rok 2003 k markantnímu skoku oproti předchozímu roku – o 70,9 %. Následující rok byl výsledek ročního zhodnocení tržeb velmi podobný. Změna až na -7 % nastala po vstupu do Evropské unie. Hned další rok se Slovensko navrátilo ke kladným číslům. Světová krize se podepsala na propadu až o -26,6 %. Automobilový průmysl na Slovensku ale dokázal svou vybudovanou sílu rychlým návratem k růstovému trendu.

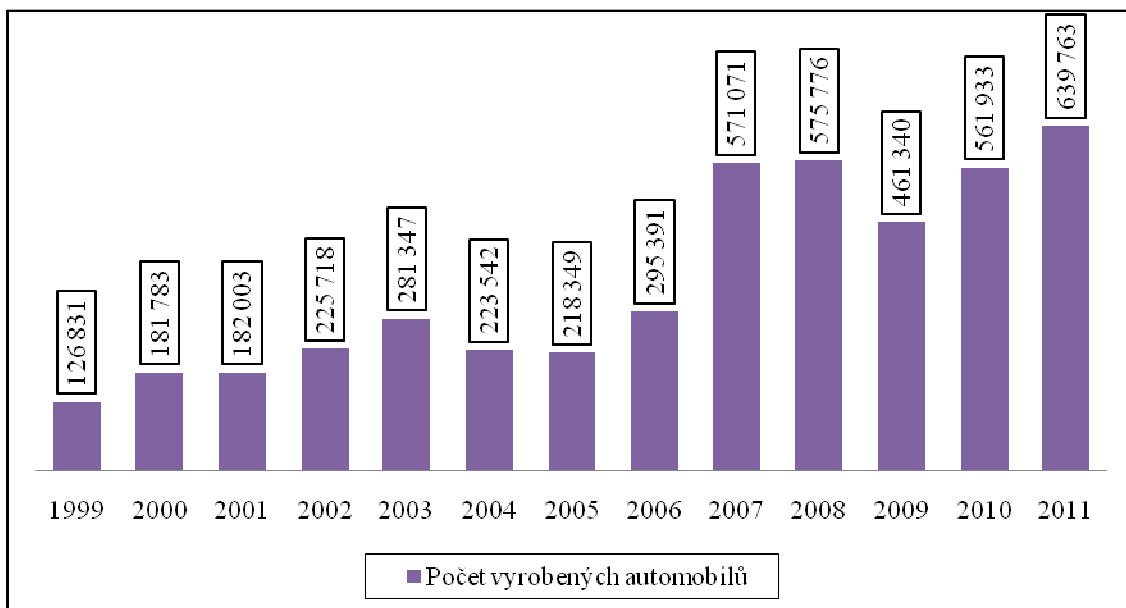


**Obrázek 18: Export AP SR (mil. EUR)**

Zdroj: Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky. In: *19 rokov ZAP SR* [online]. [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: [http://www.zapsr.sk/global/files/file/2012/Prez%20VZ%20Uhrík\\_web.pdf](http://www.zapsr.sk/global/files/file/2012/Prez%20VZ%20Uhrík_web.pdf).

Podíl vývozu v automobilovém průmyslu na celkovém exportu Slovenska je téměř dvakrát větší než v České republice. Na začátku zkoumaného období byl tento podíl „pouhých“ 24 %, v letech 2009, 2010 a 2011 je to již kolem 40 %. Dá se říci, že automobilový průmysl výloženě zásadně ovlivňuje slovenský exportní trh. Důvodem je velké množství zahraničních investorů, kteří vstoupili v letech 2003-2006 na slovenské území. Viz. Obrázek č. 41. v závěrečném srovnání.

### 3.2.2 Vývoj výroby vozidel



**Obrázek 19: Výroba motorových vozidel v SR**

Zdroj: Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu - SARIO. In: *Automobilový priemysel* [online]. [cit. 2013-01-16].

Dostupné z: [http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy\\_priemysel.pdf](http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy_priemysel.pdf).

Z grafu je patrný pozitivní vývoj automobilového průmyslu v 90. letech. Počet vyrobených aut na území Slovenska má rostoucí trend až do roku 2003. V roce 2004, kdy Slovensko přistoupilo k EU, se výroba lehce sníží, ale v dalších letech znovu roste v ještě rychlejším trendu. Roku 2007 je počet vyrobených aut na Slovensku téměř dvojnásobný než v roce předchozím. Jakmile se slovenské automobilky vzpamatovaly ze světové krize, začal růst produkce opět strmě stoupat až na téměř 640 tisíc vyrobených vozidel v roce 2011.

### 3.2.3 Výroba dílů a příslušenství

V automobilovém průmyslu nejde pouze o automobilky, ale velice důležitou roli zde hrají také dodavatelé komponentů. Slovenská dodavatelská síť se vyvinula v průběhu sledovaných let na vysokou úroveň jak v kvalitě, tak v možnostech výroby. Dodavatelské řetězce jsou zde zastoupené množstvím dodavatelských firem řady Tier-1, Tier-2, Tier-3,

které jsou schopné pokrýt poptávku na slovenském trhu, ale i vyvážet komponenty do zahraničí.<sup>36</sup>

Dodavatelé se dělí na Tier 1-3 podle náročnosti výroby. Tier-1 jsou takzvaní systémoví dodavatelé (např. firmy Bosch, Cadence Innovation nebo Valeo). Tyto společnosti dodávají automobilovým výrobcům celé systémy. Jedná se například o řídicí jednotku, motory, přístrojovou desku, topení či klimatizaci.

Skupinu Tier-2 a Tier-3 tvoří z velké části dodavatelé výrobců. Tyto společnosti už nespolupracují pouze s automobilovým průmyslem, ale také s dalšími zpracovatelskými sektory. Jedná se zejména o slévárny nebo výrobce nástrojů.<sup>37</sup>

Důležitou podporou dodavatelského sektoru jsou zahraniční investice. Bez nich by ve výrobě nebyly používány nejnovější technologie a Slovensko nikdy nedosáhlo takto zajímavých ekonomických výsledků v odvětví automobilového průmyslu. Ti nejdůležitější jsou například: Continental, Johnson Controls, INA, Mobis, Getrag Ford, Valeo, Lear a mnoho dalších.

V roce 2011 působilo v automobilovém průmyslu na Slovensku 274 dodavatelských firem. Většina z nich byla situována v západní části země.

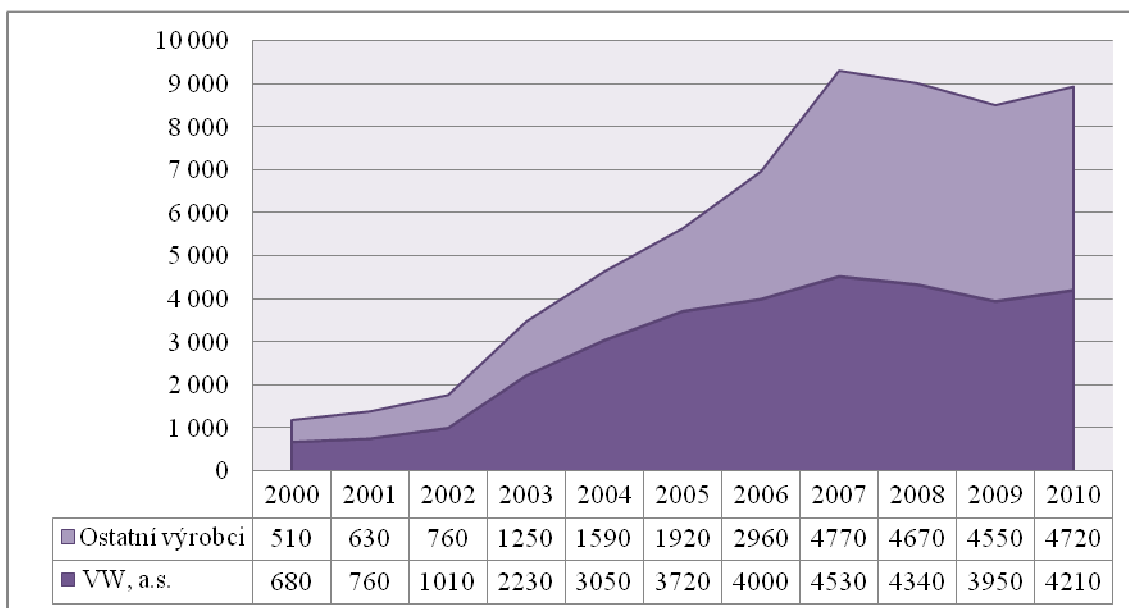
---

<sup>36</sup> Slovenska agentúra pre rozvoj investícií a obchodu - SARIO. In: *Automobilový priemysel* [online]. [cit. 2012-11-16]. Dostupné z:

[http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy\\_priemysel.pdf](http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy_priemysel.pdf).

<sup>37</sup> Ekonom.Hned.Cz. In: *Malér odložen. Auta jedou!* [online]. [cit. 2012-11-20]. Dostupné z:

[http://m.ihned.cz/c4-10084860-38839380-700000\\_d-maler-odlozen-auta-jedou](http://m.ihned.cz/c4-10084860-38839380-700000_d-maler-odlozen-auta-jedou).



**Obrázek 20: Vývoj výroby komponentů SR (mil. EUR)**

Zdroj: Production processes for 21th century. In: *World Automotive Industry* [online]. [cit. 2012-02-21].  
Dostupné z: [http://www.pp21c.com/\\_user/files/Cervenansky\\_ZAP.pdf](http://www.pp21c.com/_user/files/Cervenansky_ZAP.pdf).



## 4. Polsko

Od roku 1989 se veškeré zvolené vlády v Polsku snažily pokračovat v transformaci socialistické ekonomiky na ekonomiku tržní. Jelikož bylo Polsko mezi prvními státy procesu transformace, již v roce 1992 začal silný růst HDP a roku 1996 předstihla dokonce výše reálného HDP hodnotu z období před transformací.

V listopadu roku 1996 se Polsko stalo členskou zemí OECD. Díky nastoleným podmínkám k přijetí do organizace muselo Polsko zlepšit své makroekonomické ukazatele a restrukturalizovat zahraniční obchod. Během několika let po přistoupení začaly do Polska poudit zahraniční investice a celkový stav polského hospodářství se znatelně zlepšil.

Roku 1998 bylo Polsko přijato do NATO.

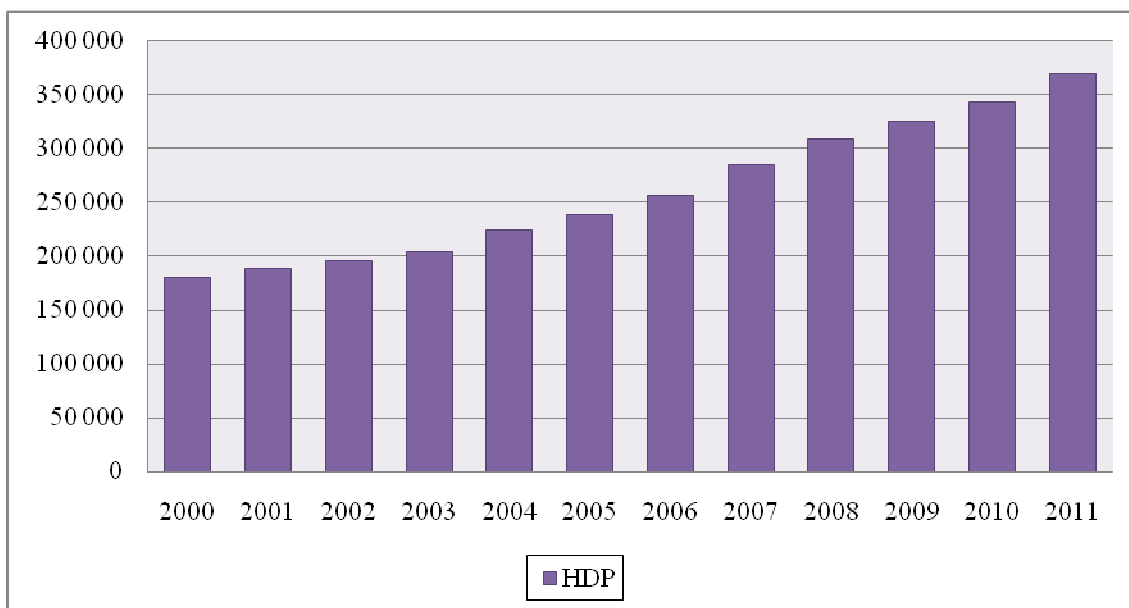
Zásadní rokem byl rok 2004, kdy Polsko, stejně jako ostatní státy Visegrádské čtyřky, vstoupilo do Evropské unie.

### 4.1 Základní makroekonomické ukazatele

Hodně dlouhou dobu bylo Polsko považováno za zemi s nejmenším ekonomickým potenciálem v rámci střední a východní Evropy. Po vstupu do Evropské unie ale začalo hospodářství Polska znatelně růst. O své síle přesvědčilo v roce 2009, kdy se všechny státy Evropské unie dostaly do recese. Polska se jako jediné země recese netýkala. Podle analytiků je důvodem dobrá fiskální a monetární politika a hlavně spotřebitelský trh, který je dostatečně veliký a dokáže snížit závislost Polska na vývozu.<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> Investiční web. In: *Vítězové velké recese - 1. díl: Sedmička zemí, které na krizi vydělaly* [online]. [cit. 2012-12-20]. Dostupné z: <http://www.investicniweb.cz/ekonomika/2012/10/15/vitezove-velke-recese-1-dil-sedmicka-zemi-ktere-na-krizi-vydelaly>.



**Obrázek 21: Vývoj HDP PL – běžné ceny (mil. EUR)**

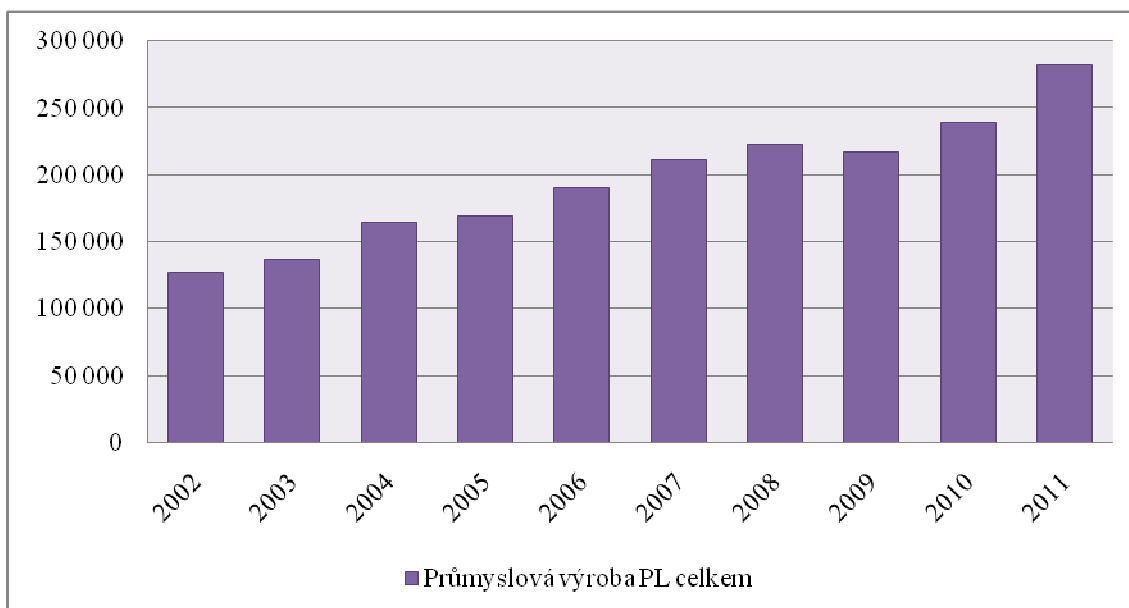
Zdroj: Central Statistical Office GUS. In: *Poland macroeconomic indicators* [online]. [cit. 2012-03-21]. Dostupné z: [http://www.stat.gov.pl/gus/wskazniki\\_makroekon\\_ENG\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/wskazniki_makroekon_ENG_HTML.htm).

#### 4.1.1 Struktura průmyslové produkce

Polský průmysl byl po dlouhá léta postaven zejména na průmyslu těžkém. Velké nerostné bohatství umožňovalo rozvoj těžby černého a hnědého uhlí, železné rudy, síry, zinku, mědi soli nebo zemního plynu. Restrukturalizace průmyslu od roku 1989 přinesla mnoho změn. Do Polska vstoupilo velké množství zahraničních investorů, kteří podporovali moderní technologie. Z tohoto důvodu se mohl začít řádně rozvíjet také lehký průmysl.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Geografia na 6. In: *Organizacja przemysłu w Polsce* [online]. [cit. 2013-01-20]. Dostupné z: <http://geografia.na6.pl/przemysl-w-polsce>.



**Obrázek 22: Vývoj průmyslové produkce PL (mil. EUR)**

Zdroj: Ministerstwo Gospodarki. In: *Polska 2012: Raport o stanie gospodarki* [online]. [cit. 2013-03-14].

Dostupné z:

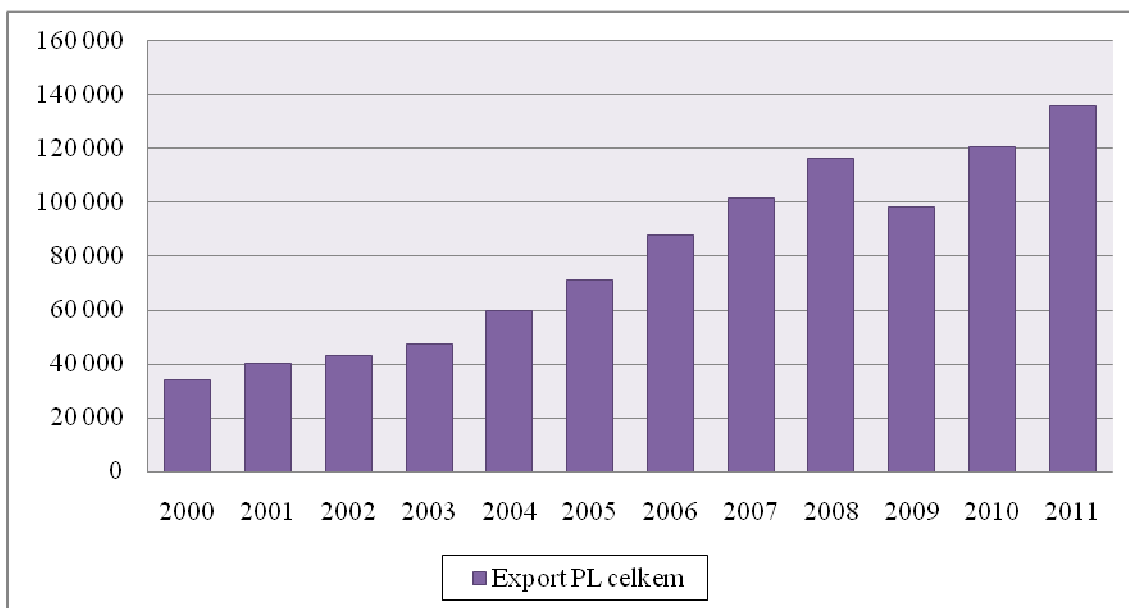
[http://www.mg.gov.pl/files/upload/8436/PL\\_MG\\_DSA\\_MWP\\_Polska\\_2012\\_Raport\\_o\\_stanie\\_gospodarki\\_w\\_ost.pdf](http://www.mg.gov.pl/files/upload/8436/PL_MG_DSA_MWP_Polska_2012_Raport_o_stanie_gospodarki_w_ost.pdf).

Kurz: 4,13 PLN/EUR.

Na výše uvedeném grafu je vidět, že polský průmysl se vyvíjel v pozitivním trendu. Tento vývoj byl až do roku 2010 velice pozvolný. Ke změně došlo v roce 2010, kdy vzrostla produkce o 10 % a další rok dokonce o 18,3 %. Tento zrychlený vývoj má za následek vzestup hutního průmyslu. Podíl na růstu hutního průmyslu má více odvětví, které tyto zdroje využívají. Nejvíce využíván je ve výrobě domácích spotřebičů. Polsko se totiž již v roce 2010 dostalo na pozici největšího výrobce spotřebičů v Evropě. Mnoho zahraničních koncernů si vybralo pro své investice jako strategické právě Polsko. Jedná se například o Electrolux, Indesit, Fagor a jiné. Dalším odvětvím, které zažívá boom je automobilový průmysl. Už od roku 2004 má velký vliv na polský export a na celkovou ekonomickou situaci v zemi.<sup>40</sup>

<sup>40</sup> Oddělení propagace obchodu a investic – Velvyslanectví Polské republiky v Praze. In: *Polský hutní průmysl* [online]. [cit. 2013-02-02]. Dostupné z:

<http://praha.trade.gov.pl/cz/aktualnosci/article/y,2011,a,20130,.html>.



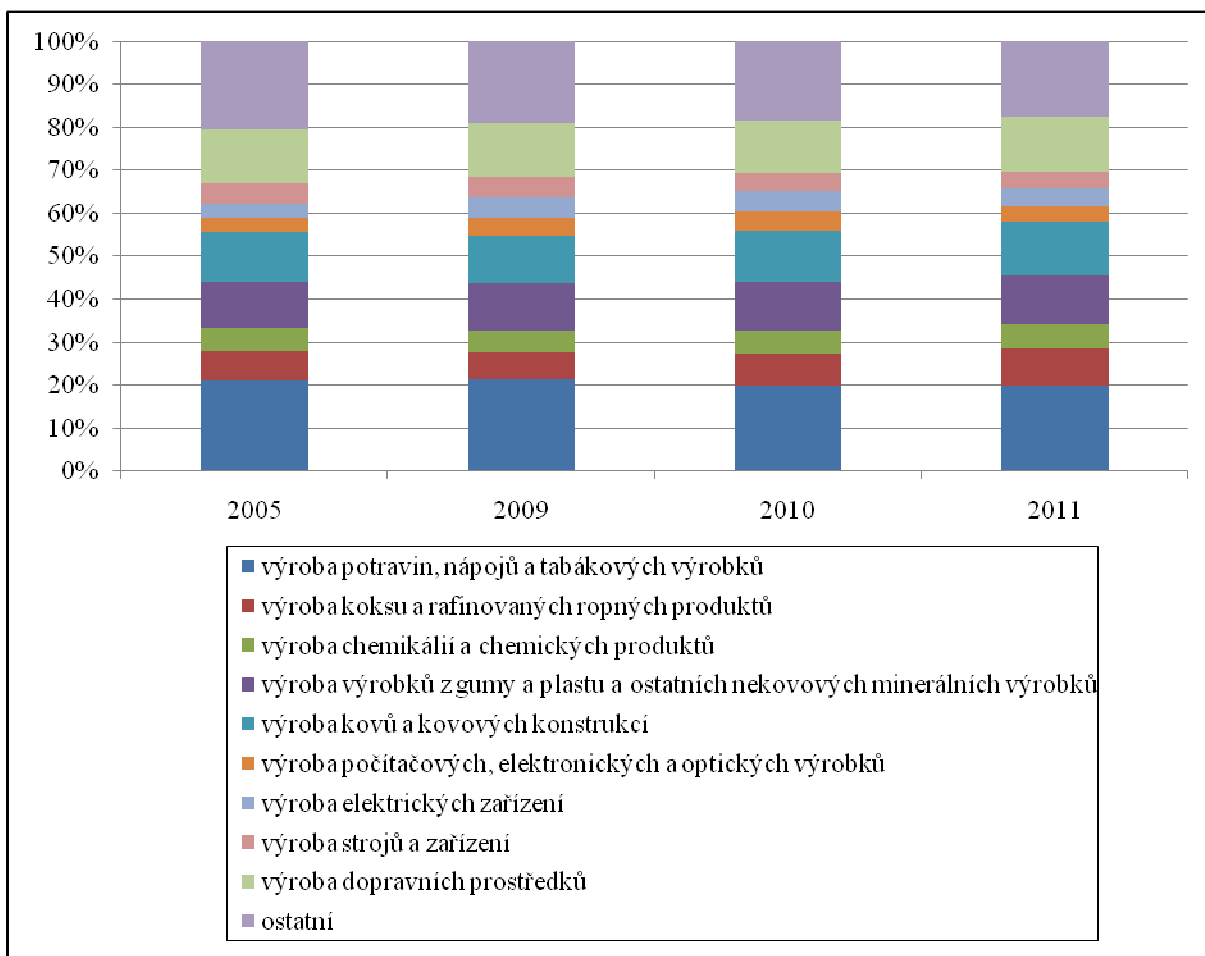
**Obrázek 23: Vývoj exportu PL (mil. EUR)**

Zdroj: Ministry of Economy. In: Poland's economy & CEE region countries [online]. [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: [http://www.gochina.gov.pl/files/?id\\_plik=19](http://www.gochina.gov.pl/files/?id_plik=19).

V Polsku je několik exportně velice silných průmyslových odvětví. Signifikantní je vývoz například v nábytkářství. V roce 2011 se umístilo Polsko na druhém místě hned za Čínou co do kilogramů vyrobeného nábytku. Další exportně silnou komoditou jsou televizory. 60 % domácností v Evropě vlastní polský televizor. V Polsku se také nachází jedno z největších světových ložisek mědi, která je určena především pro vývoz. Významné je pěstování jablek, výroba kosmetiky, obuvi nebo domácích spotřebičů. Do první desítky nejvíce exportovaných průmyslových odvětví patří i automobilový průmysl.<sup>41</sup>

Struktura průmyslové produkce v Polsku se v letech 2009, 2010 a 2011 téměř nezměnila a je také srovnatelná s rokem 2005. Nepatrné zvýšení je znát ve výrobě koksu a ropných produktů. Produkce se v roce 2011 zvýšila o 2,17 % oproti roku 2005. Ve výrobě dopravních prostředků vzrostla produkce v roce 2011 oproti roku 2005 o 0,27 %.

<sup>41</sup> Oddělení propagace obchodu a investic – Velvyslanectví Polské republiky v Praze. In: *Nejvíce exportované polské výrobky* [online]. [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: <http://praha.trade.gov.pl/cz/aktualnosci/article/y,2012,a,32399,.html>.



**Obrázek 24: Struktura průmyslové produkce PL**

Zdroj: Central Statistical Office GUS. In: *Statistical Yearbooks: Concise Statistical Yearbook of Poland 2012* [online]. [cit. 2012-03-28]. Dostupné z: [http://www.stat.gov.pl/gus/5840\\_737\\_ENG\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/5840_737_ENG_HTML.htm).

## 4.2 Automobilový průmysl v Polsku

V Evropské unii pracuje více jak 2 miliony lidí v automobilovém průmyslu a dalších 10 milionů lidí v odvětvích podporujících automotive. Nejen díky své lokaci hraje Polsko významnou roli v tomto odvětví pro celou Evropskou unii.

Polský automobilový průmysl se stejně jako u dalších analyzovaných států začal zásadně rozvíjet v 90. letech. Zahraniční investice od světových automobilek jako je General Motors, Volkswagen nebo FIAT vytvořily pevný základ pro rozvoj dodavatelské sítě. Automotive sektor se tak během pár let stal nejmodernějším průmyslem v Polsku.

Sledované období (2000-2011) v Polsku nezačalo zrovna úspěšně. V letech 1999 – 2002 prošel automobilový průmysl krizí. Tuto krizi vyvolal úpadek společnosti Daewoo, tím došlo k více než dvojnásobnému poklesu výroby a také prodeje.

Od roku 2004, kdy Polsko stejně jako ostatní státy Visegrádské čtyřky vstoupilo do Evropské unie, je automobilový průmysl zásadní pro polský export. Vytváří velký počet pracovních míst a ovlivňuje mnoho dalších odvětví včetně služeb a obchodu.

Společnosti, které po vstupu do EU investovaly na polském trhu, jsou například: Volkswagen, Fiat, GM – Opel, Volvo, MAN nebo Toyota Motor Co.<sup>42</sup>

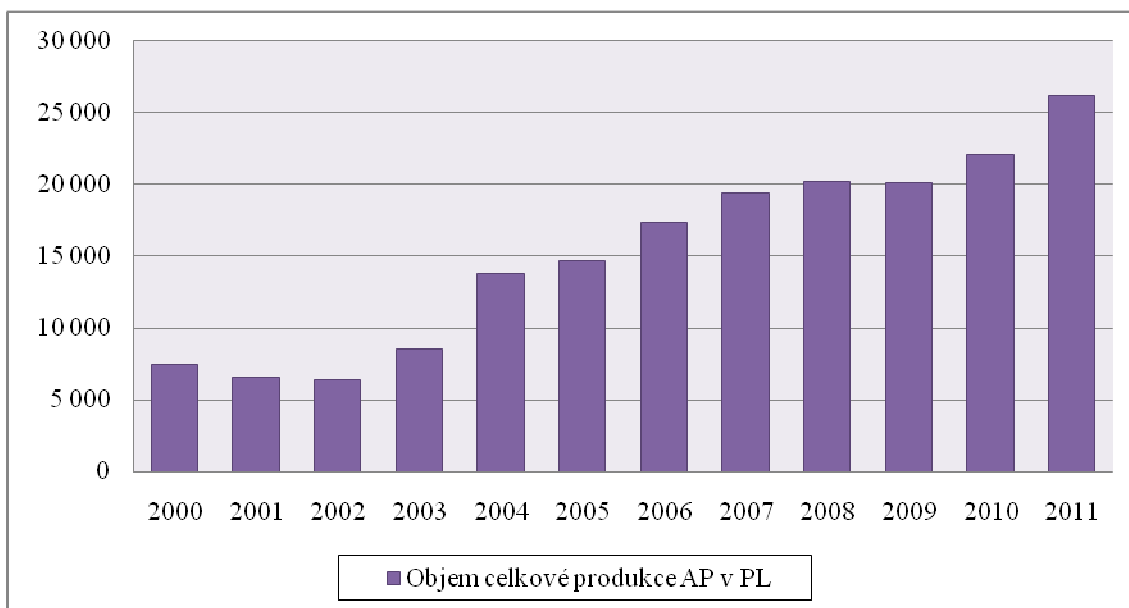
#### **4.2.1 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego**

Sdružení automobilového průmyslu v Polsku vzniklo v roce 1992 jako Sdružení oficiálních automobilových importérů. Hlavním cílem sdružení se stala podpora činností soukromých dovozců v souvislosti se zájmy polského hospodářství a automobilového sektoru jako takového. Důležitým milníkem byl rok 2004, kdy se Związek Motoryzacyjny stal členem ACEA. V roce 2006 bylo rozhodnuto o změně názvu sdružení na Polskou asociaci automobilového průmyslu. V současné době sdružuje PZPM 42 členů, tzn. Převládající počet subjektů působících v dovozu nových vozidel do Polska.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> CzechTrade. In: *Automobilový průmysl v Polsku* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://download.czechtrade.cz/odsi.asp?id=33017>.

<sup>43</sup> Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. In: *About us: History* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.pzpm.org.pl/en/About-us/History>.



**Obrázek 25: Objem celkové produkce AP v PL (mil. EUR)**

Zdroj: Główny vzad statystyczny, Portal informacyjny. *Przemysł* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: [http://www.stat.gov.pl/gus/5840\\_1076\\_PLK\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/5840_1076_PLK_HTML.htm).

Kurz: 4,13 PLN/EUR.

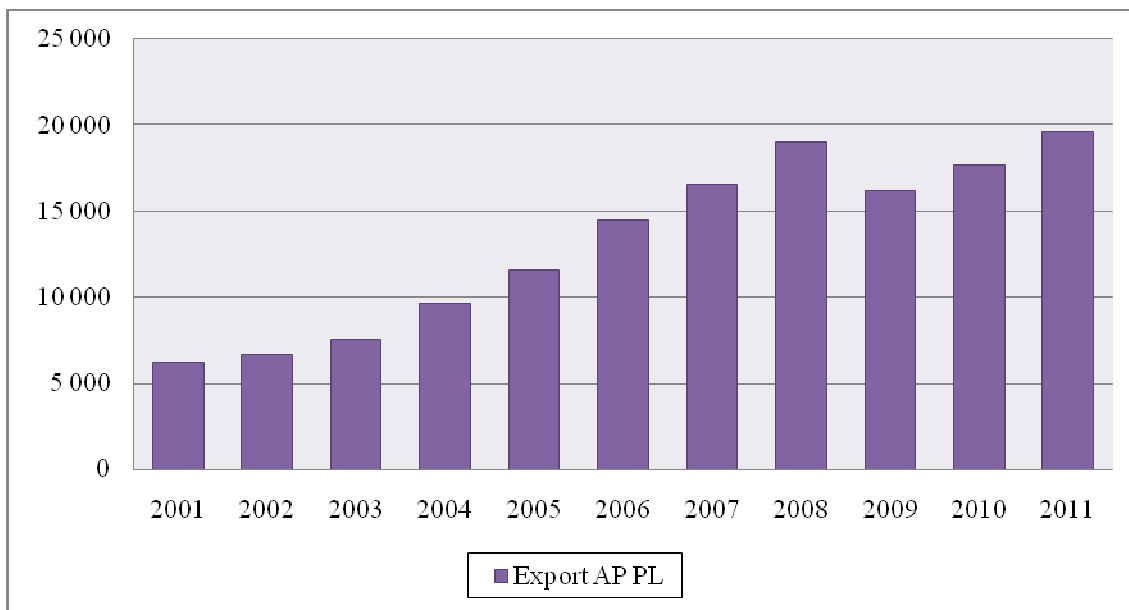
Na obrázku 25 vidíme téměř 62 % nárůst produkce automobilů po vstupu do EU. Razantní zvýšení výroby se týkalo všech na trhu působících automobilek. Produkce v dalších letech plynule rostla až do roku 2008. V roce 2009 je vidět téměř zanedbatelné zakolísání. Produkce klesla z důvodu světové krize. Tento pokles byl oproti jiným státům téměř nulový – pouze o 0,1 %. Další roky výroba opět stoupá. V roce 2011 dokonce téměř o 19 %.

**Tabulka 7: Indexové hodnoty**

2000/1999	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004
-	-11,6 %	-3,7 %	33,7 %	61,5 %	6,9 %
2006/2005	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2011/2010
17,7 %	11,8 %	4,1 %	-0,1 %	9,7 %	18,5 %

Zdroj: Vlastní výpočty.

Jak již bylo zmíněno výše, automobilový průmysl v Polsku je jedním z tahounů polského exportu. V následujícím grafu můžeme vidět vývoj exportu ve sledovaném období.



**Obrázek 26: Vývoj exportu AP PL (mil. EUR)**

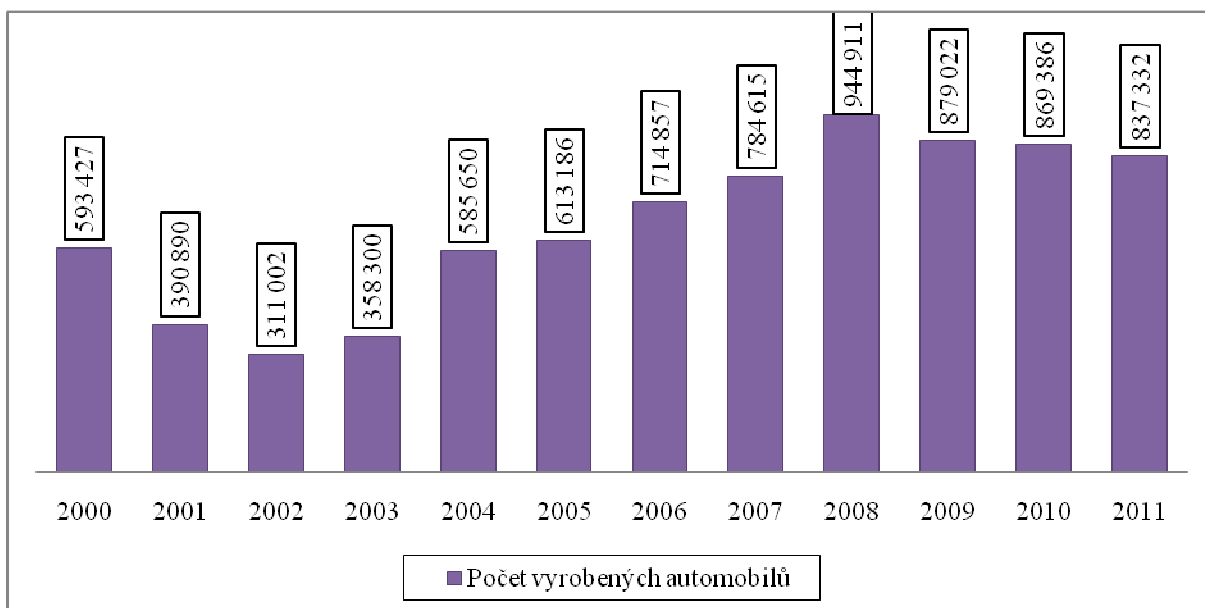
Zdroj: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. In: *Publikacje: Raport 2012* [online]. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.pzpm.org.pl/Publikacje/Raporty>. Kurz: 4,13 PLN/EUR.

Jak vidíme na výše uvedeném obrázku, export Polska měl podobný průběh jako u ostatních sledovaných států. Do roku 2004 byl růst velice pozvolný, po vstupu do EU ale vývoz začal strmě stoupat. Na rozdíl od produkce jako takové je na vývozu znát pokles poptávky v období krize. Během dalších let ale vývoz opět stoupal a již v roce 2011 překročil svou předkrizovou úroveň.

#### 4.2.2 Vývoj výroby vozidel

Po krizi, kterou způsobil úpadek Daewoo v letech 1999-2002, se výroba automobilů vzpamatovala a začala dynamicky růst. Velký skok nastal právě roku 2004, kdy se výroba zvýšila oproti předchozímu roku o 63,5 %. Také v roce 2006 byl znatelný nárůst výroby. Automobilová produkce tehdy dosáhla téměř na 715 tisíc vyrobených automobilů. V roce 2005 to bylo o 16,5 % méně. Největší množství vyrobených automobilů bylo v roce 2008, než Polsko ovlivnila světová krize. Vyrobeno bylo téměř 945 tisíc vozů.





**Obrázek 27: Vývoj výroby vozidel PL**

Zdroj: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. In: *Automotive Market: Motor Vehicle Production in Poland 2012* [online]. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.pzpm.org.pl/en/Automotive-market/Motor-Vehicle-Production-in-Poland>.

#### 4.2.3 Výroba dílů a příslušenství

Polské automobilky jsou považovány za jedny z nejkvalitnějších. V rámci koncernu byly několikrát vyhodnoceny jako nejlepší automobilové výroby. Neméně kladně jsou hodnoceni také výrobci dílů a příslušenství. Za hliníkové disky nebo malolitražní motory získali výrobci dokonce ceny.<sup>44</sup>

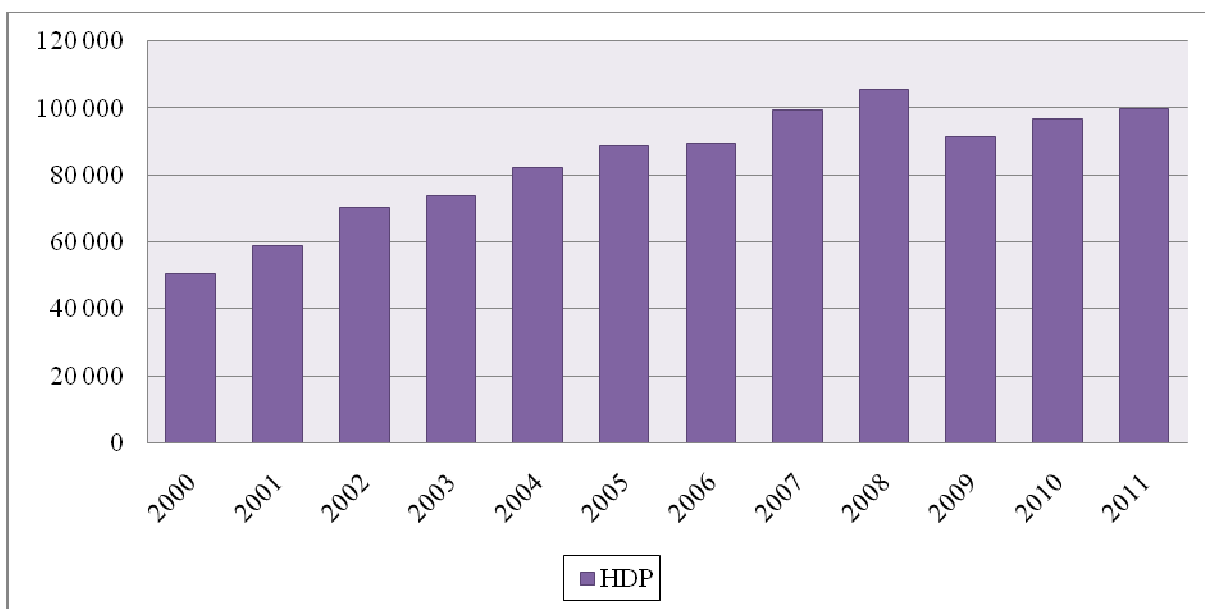
<sup>44</sup> Oddělení propagace obchodu a investic – Velvyslanectví Polské republiky v Praze. In: *Nejvíce exportované polské výrobky* [online]. [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: <http://praha.trade.gov.pl/cz/aktualnosci/article/y,2012,a,32399,.html>.

## 5. Maďarsko

Maďarsko, stejně jako ostatní státy V4, bylo po válce komunistickou zemí. Tento režim byl oproti ostatním státům považován za jeden z nejliberálnějších. Budování tržní ekonomiky započalo po roce 1989, jakmile proběhly první demokratické volby.<sup>45</sup>

Stejně jako Česká republika se v roce 1999 Maďarsko připojilo k NATO a v roce 2004 se jako ostatní státy stalo součástí Evropské unie.

### 5.1 Základní makroekonomické ukazatele



**Obrázek 28: Vývoj HDP HU – běžné ceny (mil. EUR)**

Zdroj: Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: National Accounts - GDP* [online]. [cit. 2013-03-20].

Dostupné z: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_qpt015.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_qpt015.html).

Kurz: 307,17 HUF/ EUR.

---

<sup>45</sup> Česká spořitelna. In: *Problém EU Compliance: ČR - Maďarsko* [online]. [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: [http://www.csas.cz/static\\_internet/cs/Evropska\\_unie/EU\\_programy/EU\\_programy/Prilohy/cr\\_madarsko\\_final.pdf](http://www.csas.cz/static_internet/cs/Evropska_unie/EU_programy/EU_programy/Prilohy/cr_madarsko_final.pdf)

Ve sledovaném období má vývoj HDP v Maďarsku plynule rostoucí průběh. Oproti ostatním státům V4 není na grafu tolik patrný vstup do EU. V letech 2000 – 2002 můžeme zaznamenat relativně rychlejší nárůst HDP. Meziročně stoupl domácí produkt o 17 % v roce 2001, následující rok byla změna téměř 20 %. Po vstupu do EU se tento trend lehce zpomalil. Roku 2005 činil HDP 88,7 mld EUR a o tři roky později 105,6 mld EUR. K dalšímu růstu ale vlivem ekonomické krize nedošlo a Maďarsko dodnes nedosáhlo úrovně, kterou mělo před krizí.<sup>46</sup>

### 5.1.1 Struktura průmyslové produkce

Maďarsko není stát bohatý na přírodní zdroje, proto spoléhá především na dovoz surovin. Mezi hlavní průmyslová odvětví, která jsou důležité pro maďarskou ekonomiku, můžeme zmínit například vývoj oceli, výrobu automobilů, vznětových motorů, autobusů, počítačů nebo potravin.<sup>47</sup>

Na obrázku 29 je znázorněn vývoj průmyslové produkce v letech 2001 – 2011. Z počátku sledovaného období byl růst velice pomalý. Meziročně stoupla produkce v roce 2002 o 1,2 %, v roce 2003 to ale již bylo o 8,9 %. Vstupem do EU a příchodem zahraničních investorů se vývoj produkce zrychlil. V roce 2004 byl nárůst 7 % a objem výroby více jak 50 mld EUR. Stejně jako u ostatních států V4 pokračoval růst produkce až do roku 2008, kdy i na Maďarsko dolehla světová krize. Roku 2009 byl propad více jak 14 %.

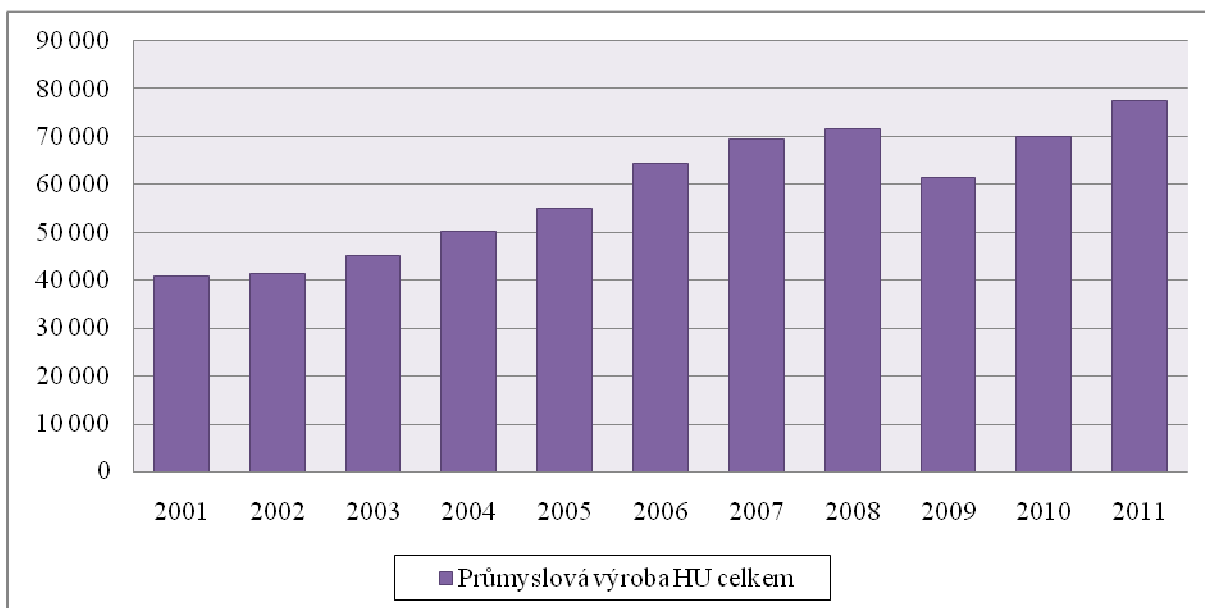
---

<sup>46</sup> BusinessInfo.cz, Oficiální portál pro podnikání a export. In: *Zahraniční obchod: Maďarsko – Ekonomická charakteristika země* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z:

<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/madarsko-ekonomicka-charakteristika-zeme-18568.html>.

<sup>47</sup> Encyclopedia of the Nations. In: *Hungary - Industry* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z:

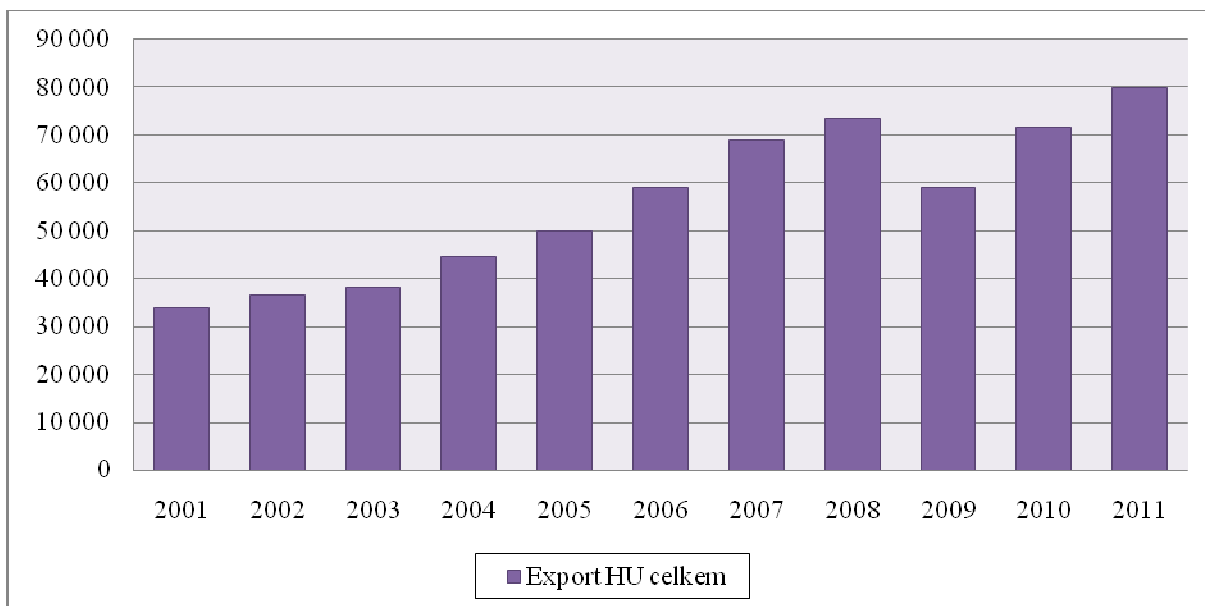
<http://www.nationsencyclopedia.com/Europe/Hungary-INDUSTRY.html>.



**Obrázek 29: Vývoj průmyslové produkce HU (mil. EUR)**

Zdroj: Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: Industry* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_oia002.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_oia002.html).  
Kurz: 307,17 HUF/ EUR.

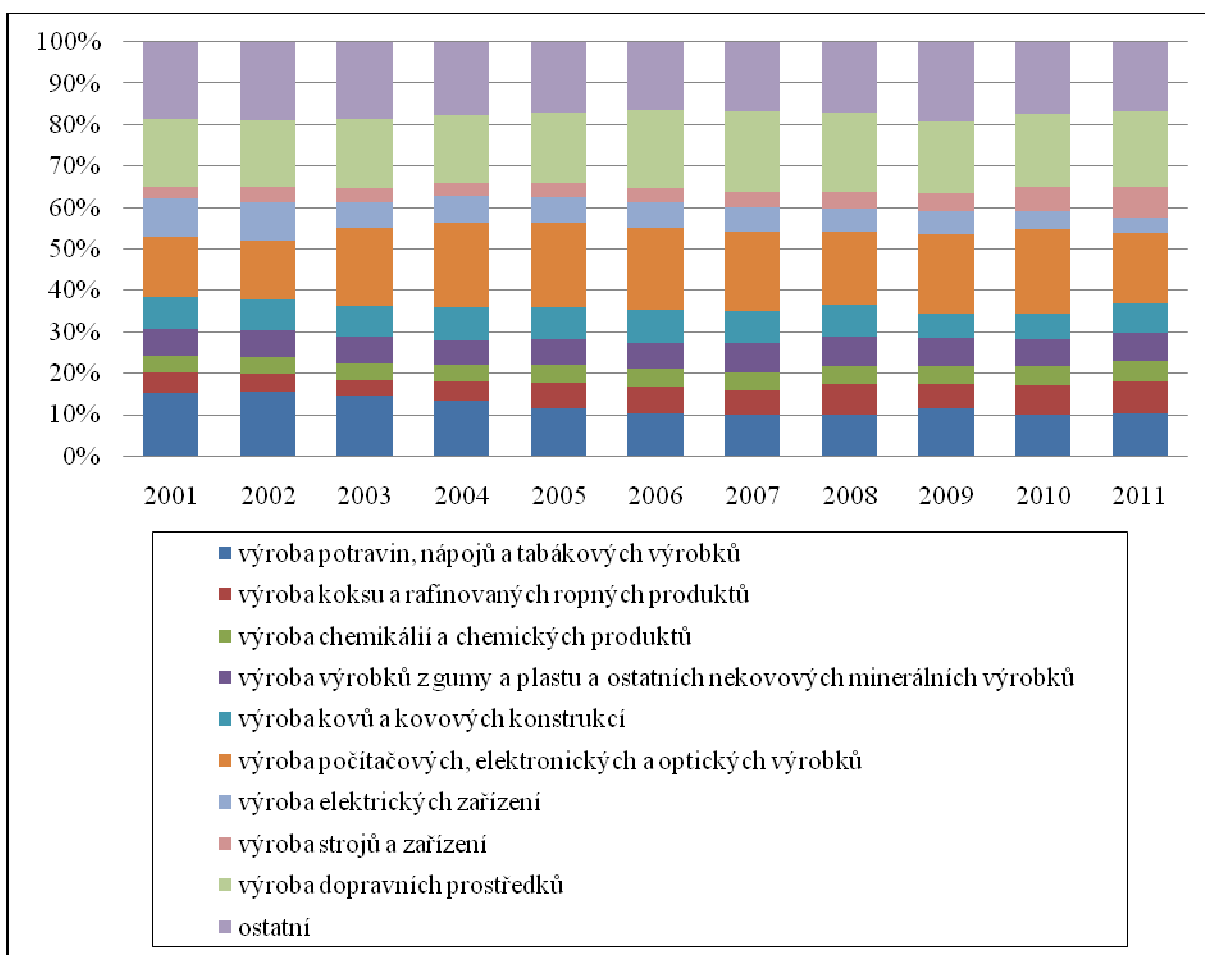
Jelikož je Maďarsko zemí, která je z velké části závislá na exportu, můžeme si všimnout, jak vývoj exportu téměř kopíruje celkovou produkci. Viz obrázek 30.



**Obrázek 30: Vývoj exportu HU (mil. EUR)**

Zdroj: Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: International Statistics* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_qkt007.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_qkt007.html).  
Kurz: 307,17 HUF/ EUR.

Pokud se zaměříme přímo na strukturu průmyslu v Maďarsku, můžeme pozorovat, že nejsilnější roli po celé sledované období hraje počítačový a automobilový průmysl. Obě tyto odvětví zvyšovaly svůj podíl na celkové produkci od roku 2003. Dalším důležitým odvětvím pro maďarskou ekonomiku je také potravinářská výroba. Její podíl ale každým rokem klesá. Růst naopak v posledních letech prokázala výroba koksu nebo výroba strojů.



**Obrázek 31: Struktura průmyslové produkce HU**

Zdroj: Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: Industry* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_oia006a.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_oia006a.html).

## 5.2 Automobilový průmysl v Maďarsku

Automobilový průmysl Maďarska byl do roku 1990 ovlivněn především výrobou nákladních automobilů a autobusů domácích značek Ikarus a Rába. Po změně režimu vstoupili na maďarský trh tři velice zásadní investoři a vybudovali zde své výroby.

Jednalo se o společnosti Suzuki, Opel a Audi. Tyto společnosti kolem sebe vytvořily hustou dodavatelkou síť. Díky těmto faktorům se automobilový průmysl stal důležitým odvětvím pro ekonomiku Maďarska. V dnešní době zaměstnává více jak 100 tisíc pracovníků a přináší objem tržeb větší než 13 mil EUR.<sup>48</sup>

Stejně jako ostatní státy V4 je i Maďarsko oblíbenou lokalitou pro zahraniční investory. Nadnárodní společnosti zde budují nejen výroby, ale také zde soustřeďují výzkumná a vývojová centra. Za všechny můžeme zmínit například Knorr-Bremse, Bosch, GE nebo Continental.<sup>49</sup>

### 5.2.1 The Association of the Hungarian Automotive Industry – AHAI

Neboli: Magyar Gépjárműipari Szövetség, MGSZ.

Asociace maďarského automobilového průmyslu sdružuje velké a střední automobilové společnosti. Členy této organizace jsou výrobci Suzuki, Opel, Audi a Mercedes Benz, 10 hlavních dodavatelů dílů a příslušenství a dalších 6 společností, které mají co do činění s automotive.<sup>50</sup>

Na dalším grafu máme znázorněný vývoj objemu produkce automobilového průmyslu. Zde můžeme sledovat, původně pomalý růst před vstupem do EU, kdy po roce 2001 došlo dokonce k nepatrnému zpomalení růstu, ale v dalších letech už byl trend pozitivní. V roce

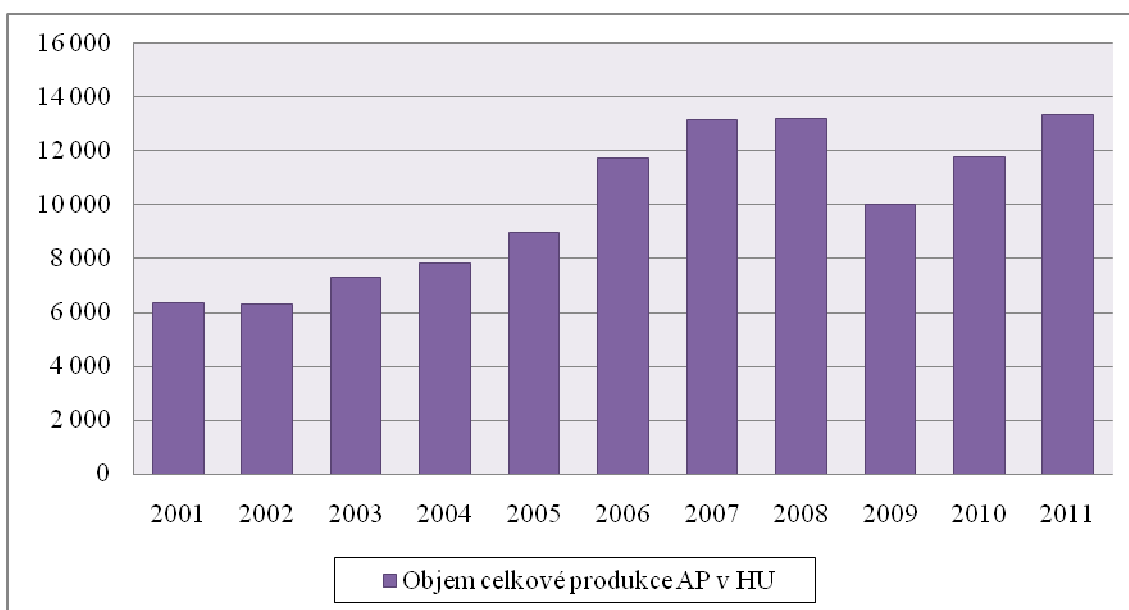
---

<sup>48</sup> Ernst & Young. Quality In Everything We Do. In: *The Central and Eastern European automotive market - Hungary* [online]. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.ey.com/GL/en/Industries/Automotive/The-Central-and-Eastern-European-automotive-market---Country-profile--Hungary>.

<sup>49</sup> Hungarian Investment and Trade Agency. In: *Information of the Automotive Industry* [online]. [cit. 2013-03-21]. Dostupné z: <http://www.hita.hu/Content.aspx?ContentID=6bb51be9-d37e-4e95-94bf-de29c6a83875>.

<sup>50</sup> Magyar Gépjárműipari Szövetség. In: *AHAI - the Association* [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://gepjarmuipar.hu/english/ahai/>.

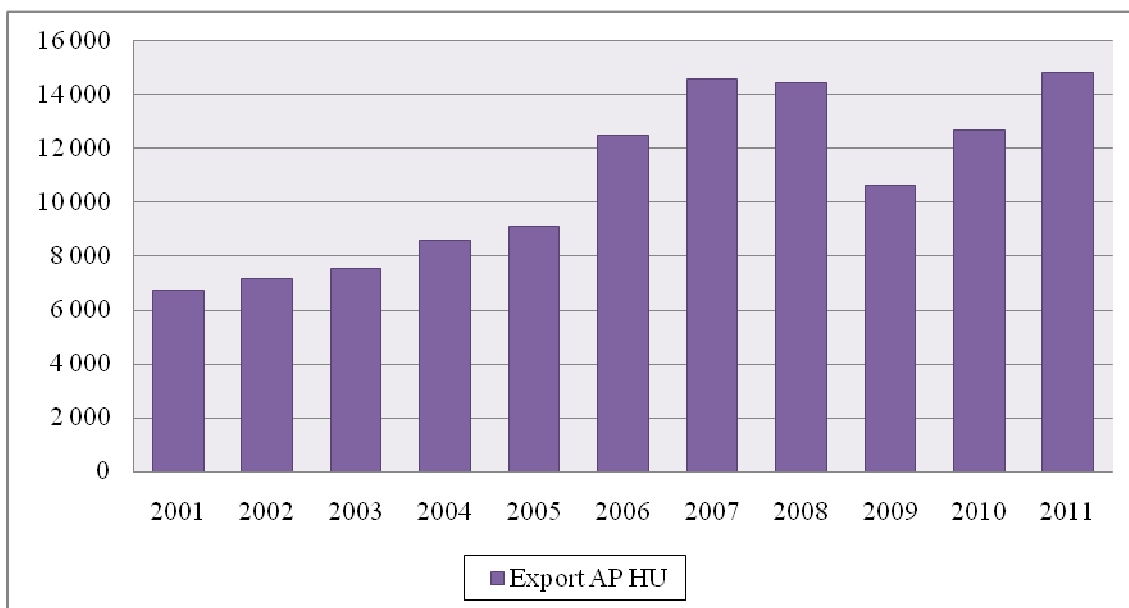
2003 došlo k meziročnímu nárůstu o více jak 15 %. Tento vývoj byl následkem příchodu nových investorů v době, kdy už byl oficiálně znám datum vstupu Maďarska do Unie. Roky po vstupu byly ve znamení rostoucího objemu produkce. V roce 2004 stoupla produkce o 7,3 %, následující roky dokonce o 14,7 % a 30,6 %. Na vrcholu bylo Maďarsko v roce 2008, kdy objem produkce přesáhl hranici 13 mld EUR. Hluboký propad o celých 24 % byl důsledkem světové krize, která dopadla na Maďarsko v roce 2009. Ani v roce 2011 ještě nebylo dosaženo výsledků předkrizového období.



**Obrázek 32: Vývoj produkce automobilového průmyslu HU (mil. EUR)**

Zdroj: Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: Industry* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_oia006a.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_oia006a.html).  
Kurz: 307,17 HUF/ EUR.

Velmi podobnou křivku jako objem automobilové produkce má i maďarský export. Více jak 90 % automobilů a přes 80 % dílů a příslušenství je vyváženo do zahraničí.



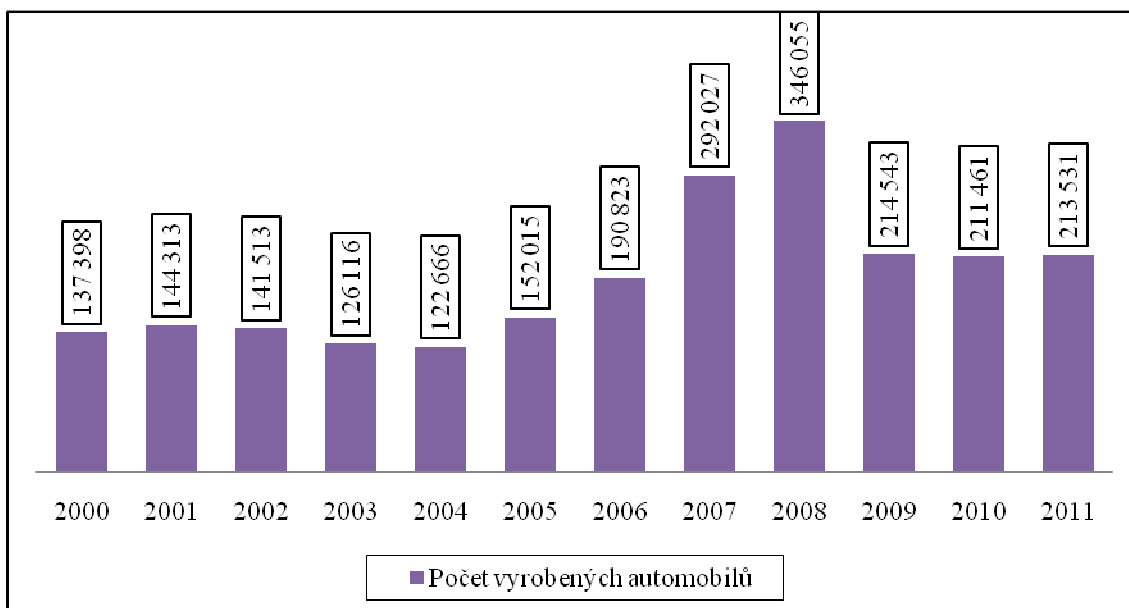
**Obrázek 33: Vývoj exportu HU (mil. EUR)**

Zdroj: Eurostat Comext. In: *International Trade* [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/executequery.do>.

### 5.2.2 Vývoj výroby vozidel

Výroba automobilů má na obrázku 34 trochu jiný průběh než v ostatních státech V4. V roce 2000 bylo v Maďarsku vyrobeno 137 tisíc automobilů. V dalším roce výroba lehce stoupla, poté počet vyrobených kusů začal klesat. Úbytek výroby byl zaznamenán především u automobilky Audi. V roce 2004 byl počet vyrobených aut vůbec nejnižší ve sledovaném období. Vyrobilo se pouze necelých 123 tisíc automobilů. Po vstupu do EU se ale produkce znovu rozhýbala a velkými skoky dosáhla až na 346 tisíc vyrobených kusů. Propad pod tíhou světové krize byl značný. V roce 2009 bylo vyrobeno pouhých 214 tisíc automobilů, tj. téměř o 40 % méně. Zajímavé ale je, že se množství vyrobených vozidel po zásahu krize nezačal znovu obnovovat. Výroba zůstala na necelých 214 tisících automobilů.





**Obrázek 34: Výroba vozidel HU**

Zdroj: OICA. In: *Production Statistics* [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://oica.net/category/production-statistics/2011-statistics/>.

### 5.2.3 Výroba dílů a příslušenství

Ve spojení s Maďarskem se dnes už nemluví o výrobě automobilů jako takové, ale spíše o její dodavatelské základně. Hlavní inestři, kteří si zde na počátku 90. let postavili výroby, se postarali o to, aby byli co nejsamostatnější a nemuseli veškeré díly dovážet ze zahraničí. Přispěli tedy k vybudování pevné dodavatelské základny, která nejen že obstará výrobu automobilů v Maďarsku, ale také přispívá velkým podílem na maďarský export.<sup>51</sup> Maďarsko se stalo také uznávaným výrobcem motorů. Výrobci se totiž z přímé výroby aut zaměřili také na výrobu motorů – například Audi.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> The Hungarian Investment and Trade Development Agency. In: *Automotive* [online]. [cit. 2013-04-01]. Dostupné z: [http://www.itdh.org/engine.aspx?page=Itdh\\_Automotive](http://www.itdh.org/engine.aspx?page=Itdh_Automotive).

<sup>52</sup> V4 Trade and FDI Observer. In: *Panorama of the Automotive Industry* [online]. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: [http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec\\_v4\\_trade\\_observer\\_2nd.pdf](http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec_v4_trade_observer_2nd.pdf).

## 6. Komparace

Vývoj automobilového průmyslu v porovnávaných státech Visegrádské čtyřky je přímo závislý na zahraničních investicích. Vzhledem ke strategické poloze v centru Evropy, jsou tyto státy velice zajímavými lokalitami pro výrobce automobilů a ostatního příslušenství automotive průmyslu.<sup>53</sup>

### 6.1 Důvody investování

Hlavním důvodem přílivu zahraničních investorů je již zmíněná strategická poloha těchto států. Křižují je hlavní distribuční koridory a to umožňuje pohodlné propojení celé Evropy - jak dále na východ, který je čím dál oblíbenější mnoha investory, tak do jižní části Evropy. Slabým místem V4 je infrastruktura, která je v mnoha částech zemí velice zastaralá anebo nepřizpůsobená frekventovanému pohybu zboží. Tento problém je významný zejména v Polsku, které je považováno za zemi s jednou z nejvyšších nehodovostí na silnicích v celé Evropě.<sup>54</sup> Velká část investic tedy putuje právě do rozvoje infrastruktury. Česká republika není v této souvislosti zmiňována tak často.

Další výhodou pro investování do zemí V4 je relativně levná kvalifikovaná pracovní síla. Například v Německu v roce 2004 stála hodina práce 26 EUR. Oproti tomu v zemích V4 se náklady na hodinu pohybovaly pouze kolem 5 EUR.<sup>55</sup> Automobilový průmysl vytváří tisíce pracovních pozic a jejich počet každým dnem narůstá. Levná pracovní síla má vliv na snížení výrobních nákladů, což je další zásadní aspekt pro přicházející investory.

---

<sup>53</sup> HENERIC, O., G. LICHT, W. SOFKA. Europe's Automotive Industry on the Move: Competitiveness in a Changing World. 1 edition. Physica-Verlag Heidelberg, 2005, s. 287. ISBN 3-7908-1590-X.

<sup>54</sup> Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. In: *Raport 2008* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.pzpm.org.pl/Publikacje/Raporty>.

<sup>55</sup> Federal Statistical Office Germany. In: *Comparing labour costs in the EU Member States* [online]. [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: [http://www.eds-destatis.de/en/tadm/archiv/2007\\_02.php](http://www.eds-destatis.de/en/tadm/archiv/2007_02.php).

Česká republika, Slovensko, Maďarsko i Polsko jsou země, které mají pevný základ ve strojním průmyslu. Najdeme zde množství technických odborníků a absolventů technických škol, kteří jsou uznáváni po celém světě a vyhledáváni díky jejich inovativnímu přístupu největšími automobilovými společnostmi.

Státy V4 nabízejí také relativně stabilní makroekonomické a politické prostředí vhodné pro podnikání. Jelikož je automobilový průmysl stěžejním, snaží se vlády jednotlivých států maximálně podporovat podnikání v tomto oboru, a tudíž se tato lokalita stává pro investory velmi žádoucí.

## **6.2 Vliv zahraničních investic na produkci AP**

Jak je již několikrát zmiňováno v této práci, automobilový průmysl je ovlivňován přílivem zahraničních investic. V následujících grafech jednotlivých zemí blíže specifikujeme investice, které ovlivnily automobilový průmysl a potažmo celkovou průmyslovou produkci.

Podle zjištěných dat dle přílivu nových automobilových společností můžeme státy V4 rozdělit na 2 skupiny. Česká republika a Slovensko na jedné straně, Polsko a Maďarsko na straně druhé.

### **I. Česká republika a Slovensko**

Automobilový průmysl v České i Slovenské republice by nastartován investicemi německé společnosti Volkswagen. Nebýt VW, stěží by se oba státy nacházely na úrovni, na které jsou dnes. ČR na rozdíl od Slovenska a i dalších států V4 má svou vlastní automobilku ŠKODA, která má v dnešní době již více jak stoletou tradici.

Jakmile po roce 1989 došlo k liberalizaci zahraničního obchodu, hledala ŠKODA silného zahraničního partnera, aby zvýšila objem výroby a stala se konkurenceschopným podnikem na mezinárodní úrovni. 16. dubna 1991 došlo ke spojení ŠKODA s koncernem Volkswagen Group.

Toto spojení bylo důležitým milníkem ve vývoji společnosti. Díky tomu získala Škoda přístup k novým technologiím a mohla pokračovat v dalším rozvoji. Kvalita vyráběných aut se vysoce zlepšila a Škoda si brzy vybudovala pozici špičkového automobilového výrobce.<sup>56</sup>

Škoda Auto vyráběla až do roku 2004 více jak 95 % (cca 450 tisíc vozů ročně v letech 2001 - 2004) automobilové produkce na českém trhu. Zbýlé, výrobně téměř zanedbatelné procento bylo rozděleno mezi výrobu společnosti Tatra, Kaipan a Gordon.

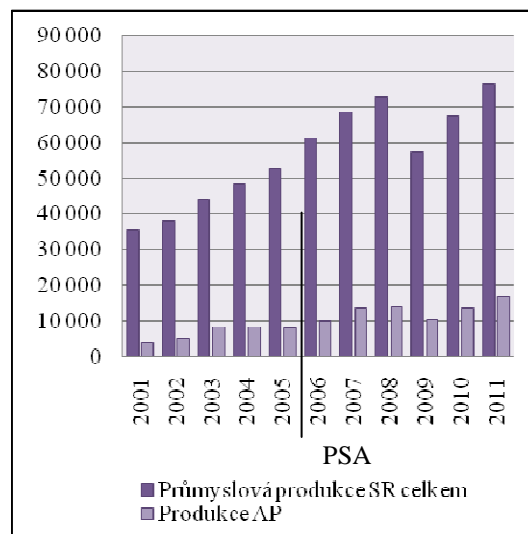
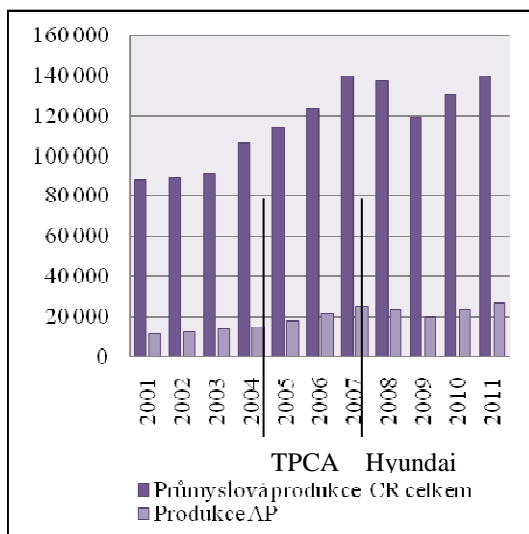
Slovensko sice nemělo svou domácí automobilovou společnost, ale tím že se Škoda s VW spojila ještě v době existence společného státu Čechů a Slováků, VW začal s výstavbou nové továrny ve slovenské části země – v Bratislavě.

VW vytvořil v ČR i na Slovensku stabilní základnu pro rozvoj automobilového průmyslu a pro dosažení konkurenceschopnosti na zahraničních trzích. Díky velkému množství investic se během desetiletí dostal automobilový průmysl obou zemí na vysokou úroveň jak ve výrobě a v nových technologiích, tak ve výzkumu a vývoji. V důsledku pozitivního vývoje autoprůmyslu v těchto zemích, blížícího se vstupu do EU a státním investičním dotacím přicházeli do ČR a SR noví investoři.

---

<sup>56</sup> Škoda Auto. In: *Historie Škoda* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: [http://www.skoda-auto.ic.cz/files/php/historie\\_skoda.php](http://www.skoda-auto.ic.cz/files/php/historie_skoda.php).

## Produkce AP a celková produkce ČR a SR



**Obrázek 35: Produkce AP a celková produkce ČR (mil. EUR)**

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní údaje a fakta* [online]. [cit. 2012-11-13]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>. Kurz: 25,5 Kč/EUR.

Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní informace* [online]. [cit. 2012-11-13]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>.

**Obrázek 36: Produkce AP a celková produkce SR (mil. EUR)**

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Priemysl* [online]. [cit. 2013-01-28]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=37591>.

Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Slovstat online: Priemysl* [online]. [cit. 2013-02-05]. Dostupný z: [http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2709&m\\_so=20](http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2709&m_so=20).

V roce 2003 se velice dařilo VW na Slovensku. Meziročně stoupla produkce o 70 %. Tento razantní nárůst byl důsledkem zavádění nové výroby SUV vozidel v bratislavské automobilce. Viz obrázek 36 Podíl produkce AP na celkovou produkci.

Ještě před vstupem do EU se v ČR začala stavět automobilka u Kolína nově příchozí společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o. (dále jen TPCA). Produkce v automobilovém průmyslu stoupla roku 2006 o 22 %, následující rok o dalších 14 %. Stejně tak začala nová výstavba na Slovensku v Trnavě, kterou započala společnost PSA Peugeot Citroën a zároveň KIA Motors, která si vybrala pro výstavbu Žilinu (1. automobilka KIA v Evropě). Díky PSA došlo v roce 2006 k nárůstu produkce o 27 % a

v roce 2007 dokonce o 37 %. Výrobní kapacity TPCA, PSA i KIA byly stanoveny na 300 tisíc vyrobených automobilů ročně. TPCA tyto kapacity naplnila během dvou let po zahájení výroby.<sup>57</sup>

Rok 2008 byl ve znamení další nové automobilky. Na český trh vstoupila se svými investicemi společnost – Hyundai, která postavila výrobní automobilů v Nošovicích.<sup>58</sup>

V roce 2009 naplno pocítila ekonomika ČR a SR dopad globální hospodářské krize. Propad automobilové produkce byl v ČR oproti roku 2008 o 14,6 %, na Slovensku dokonce o 26,6 %. Poptávka konečných spotřebitelů znatelně poklesla a stát se musel rozhodnout, jaké nástroje použije k podpoře automobilového průmyslu.<sup>59</sup>

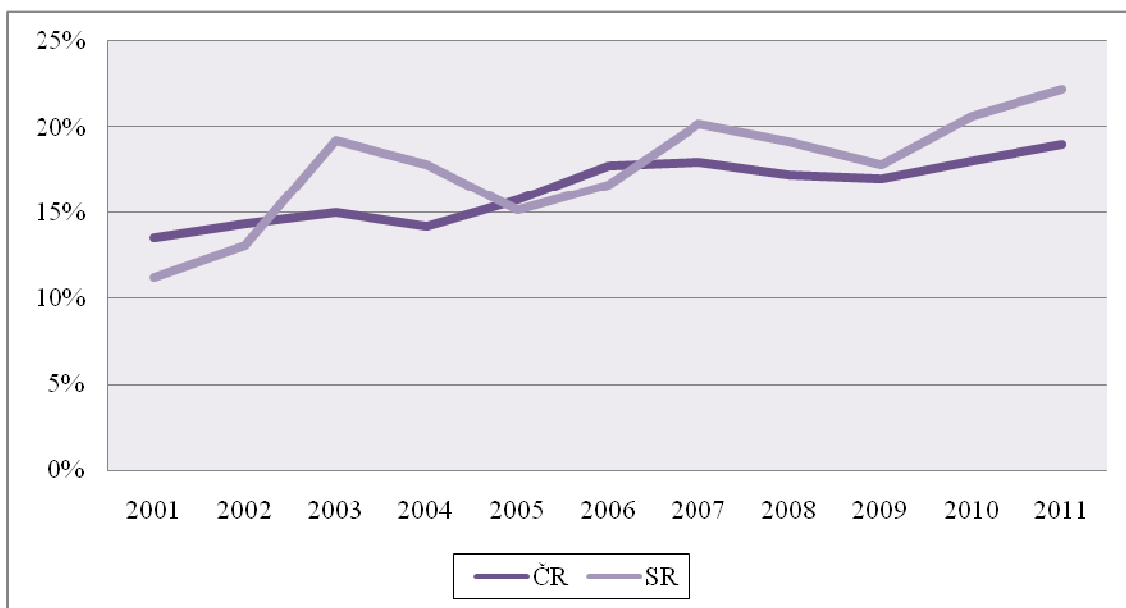
---

<sup>57</sup> Slovenska agentúra pre rozvoj investícií a obchodu - SARIO. In: *Automobilový priemysel* [online]. [cit. 2012-11-16]. Dostupné z:

[http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy\\_priemysel.pdf](http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy_priemysel.pdf).

<sup>58</sup> CzechInvest. In: *Automotive Industry: Czech Republic* [online]. [cit. 2012-11-15]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/data/files/automotive-listopad-2012-nahled-2806-cz.pdf>.

<sup>59</sup> V4 Trade and FDI Observer. In: *Panorama of the Automotive Industry* [online]. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: [http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec\\_v4\\_trade\\_observer\\_2nd.pdf](http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec_v4_trade_observer_2nd.pdf).



**Obrázek 37: Podíl AP ČR a SR na celkové průmyslové produkci**

Zdroj: Vlastní výpočty.

Pokud porovnáme podíl AP SR a ČR na celkové produkci států před vstupem do EU, Slovensko se svými 18 % podílu na celkové produkci SR zřetelně převyšuje podíl AP v ČR, kde je tento podíl pro rok 2003 14 %. Po vstupu do EU se procento AP ČR a SR vyvíjelo velmi podobně. U obou států byl v roce 2005 tento podíl kolem 17 %.

Výroba PSA na Slovensku se naplno rozjela v roce 2006. Od té doby podíl AP na Slovensku přesahuje podíl AP v České republice v průměru o 2 %. V roce 2011 dokonce o 3 %.

## Šrotovné

S tvrdým dopadem globální krize v roce 2009 se státy snažily co nejlépe vyrovnat. Spotřebitelská poptávka silně poklesla a bylo potřeba stimulovat opětovný zájem spotřebitelů. Ve 14 státech světa bylo zavedeno tzv. šrotovné. Šrotovné byl státní příspěvek na nákup nového vozu, podmíněný ekologickou likvidací vozu starého. Tento krok měl povzbudit spotřebitele k nákupu nových automobilů.<sup>60</sup>

<sup>60</sup> Novinky.cz. In: Šrotovné [online]. [cit. 2013-03-09]. Dostupné z: <http://tema.novinky.cz/srotovne>.

Mezi těmito státy bylo i Slovensko. Shrnutí vlivu zavedení šrotovného na Slovensku jsou velice rozporuplná. Poptávka po nových vozidlech se státním příspěvkem zaznamenala prudký nárůst, pokles registrací nových vozidel byl jednoznačně zpomalen (viz. Tabulka registrací nových vozidel), ale paradoxně nejvíce podpořilo šrotovné na Slovensku českou automobilku ŠKODA. Kromě automobilů KIA se žádná jiná slovenská automobilka nezařadila do top 10 poptávaných značek.<sup>61</sup>

V České republice bylo šrotovné po dlouhých dohadech také schváleno. Jakmile ale provedly tento krok sousední země – Slovensko a Německo, výrazně se zvýšila poptávka po českých Škodovkách a prodeje se zvedly natolik, že Česká republika nakonec vůbec nemusela k zavedení šrotovného přistoupit.

## **II. Polsko a Maďarsko**

Polsko s Maďarskem je ve druhé porovnávané skupině ze dvou důvodů. Jedním důvodem jsou extrémy – Polsko je ze států V4 rozlohou největší a zároveň nejlidnatější, Maďarsko ekonomicky nejslabší. Druhý důvod je počet zahraničních firem v zemi na začátku porovnávaného období.

Česká republika se Slovenskem měli na počátku porovnávaného období pouze jednoho zásadního zahraničního investora – společnost Volkswagen. Zasluhou tohoto výrobce se automobilový průmysl dostal na konkurenceschopnou úroveň. V Polsku a v Maďarsku bylo na počátku porovnávaného období investorů více.

Maďarsko, známé především pro svou autobusovou výrobu z dob RVHP, si pro své investice vybraly tři velké automobilové společnosti. Suzuki postavila výrobu v Esztergomu, Opel v Szentgotthárdu a Audi v Győri. To vše se odehrálo již na počátku

---

<sup>61</sup> Mojeauto.sk. In: *Šrotovné na Slovensku – podrobný závěrečný přehled* [online]. [cit. 2013-03-09].

Dostupné z: <http://www.mojeauto.sk/srotovne-na-slovensku-podrobny-zaverecny-prehľad/>.



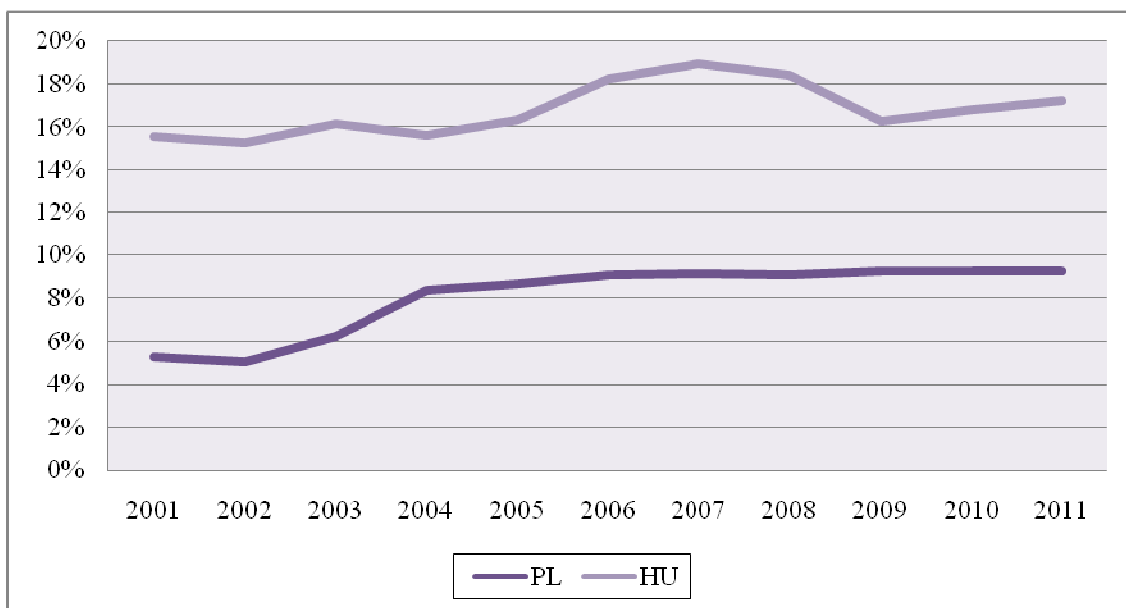
90. let. Oproti ostatním zemím V4 ale nebyla výroba automobilů zase tak zásadní. Opel i Audi postupem času pozměnily své zaměření spíše na výrobu dílů a to především motorů.

Také v Polsku má automobilový průmysl dlouhou tradici. Společnost Fiat působí na polském trhu již od roku 1920. V 90. letech vstoupili na trh další investoři – Opel, který postavil svou výrobu v Gliwice a Volkswagen, který si vybral pro výstavbu Poznaň. Polsko je signifikantní různorodostí automobilové výroby. Ve zmíněných automobilkách se nevyrábějí pouze vozy vlastní značky, ale výroby využívají i další importéři jako např. Ford, Lancia nebo Chevrolet.

Pokud budeme brát jako směrodatný počet vyrobených kusů, vyrábělo Polsko na začátku porovnávaného období dokonce více aut než Česká republika. Maďarsko v tu dobu bylo na třetím místě za Polskem a Českou republikou. V následujících letech automobilová výroba spíše udržovala svou produkci, ale vývoj v množství vyrobených kusů se téměř zastavil. Zajímavé je, že v Maďarsku byl podíl automobilového průmyslu na celkovém průmyslu země největší z celé Visegrádské čtyřky. Až do roku 2005 byl tento podíl kolem 16 %. Polsko naopak mělo podíl automobilového průmyslu nejmenší - pouhých 5 %. Tento stav byl, a až do dnešní doby je, vysvětlován velikostí a ekonomickou silou státu. Polsko se nemusí „upínat“ na jeden určitý průmysl, který by držel celou ekonomiku země, díky své rozloze a složení obyvatel je zde větší možnost průmyslové diverzifikace. Proto je automobilový průmysl pouze jedním z mnoha odvětví, které ovlivňují polské hospodářství.

Jak již bylo řečeno, množství výroby v Maďarsku se v období před vstupem do EU téměř nevyvíjelo. Jinak tomu bylo ale v dodavatelské sféře. Zahraniční automobilky v zásadě připravili příležitosti pro domácí dodavatele dílů a příslušenství.

Po vstupu Polska a Maďarska do Evropské unie začala produkce automobilového průmyslu zásadně narůstat. Důvodem byl příliv zahraničních investic. Produkce automobilů se v Polsku téměř zdvojnásobila a až do roku 2008 pokračovala v rostoucím vývoji. Tyto investice, zejména od Fiatu, Toyoty a VW zapříčinily 4 % nárůst v podílu na celkové produkci.



**Obrázek 38: Podíl AP PL a HU na celkové průmyslové produkci**

Zdroj: Vlastní výpočty.

V Maďarsku byla výrobní situace trochu jiná. Stejně jako do ostatních zemí V4 přicházeli do Maďarska noví investoři a velkou podporu měl automobilový průmysl od zahraničních automobilek, které již na trhu nějakou dobu fungovaly. Nově příchozí se však specializovali na dodavatelskou sféru. Můžeme zmínit např. Knorr-Bremse, Robert Bosch, Lear, Luc Savaria, Continental nebo společnost Denso. Z tohoto důvodu není růst produkce automobilů tak znatelný jako v ostatních zemích porovnávané oblasti. Výborný krok maďarské vlády bylo podepsání smlouvy se společností Mercedes v roce 2008. V tomto období byl podíl automobilového průmyslu kolem 18 %.

I těchto dvou států se zásadně dotkla světová krize. V Polsku byl tento dopad ale nejméně znatelný. Podíl automobilového průmyslu klesl v roce 2009 pouze o 0,2 %, v Maďarsku o 2 %. Zahraniční investice v Polsku směřovaly spíše do jiných odvětví průmyslu – např. potravinářské odvětví nebo tabákové výrobky. I přes to, že se podpora automobilového průmyslu snížila, neváhaly stávající firmy reinvestovat zisky a tím si udržet navzdory krizi určitou úroveň.

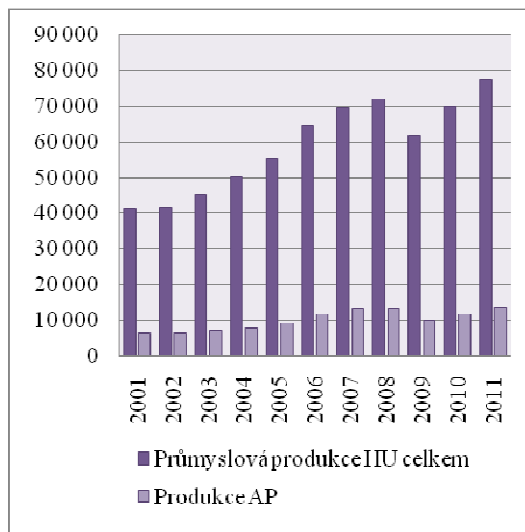
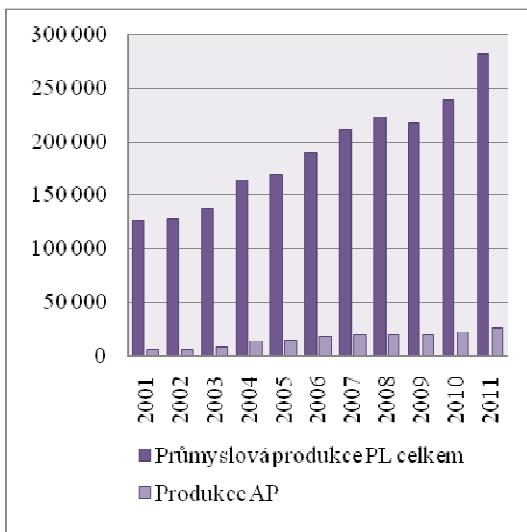
Maďarsko mělo zcela jiný problém. I přes velké investiční projekty, které v zemi probíhaly, nebyly tyto činnosti znatelné na výsledcích hospodářství. Důvodem této

klesající tendence byly úvěry, které byly poskytnuty zahraničním pobočkám místních automobilek.

V automobilovém průmyslu zemí Visegrádské čtyřky všeobecně je v posledních letech znatelný úbytek investic mířených přímo do výroby. Pro investory se stává zásadní oblast výzkumu a vývoje. Tato situace je dána změnami poptávky díky regulím EU. Je potřeba přizpůsobit budoucí výrobu požadavkům trhu a proto dochází k přesměrování investic do oblasti inovací a výzkumu.<sup>62</sup> Tento trend můžeme pozorovat na obrázku 11 v kapitole Česká republika, kde je znázorněn nárůst zaměstnanců v oblasti výzkumu a vývoje.

---

<sup>62</sup> V4 Trade and FDI Observer. In: *Panorama of the Automotive Industry* [online]. [cit. 2013-03-01].  
Dostupné z: [http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec\\_v4\\_trade\\_observer\\_2nd.pdf](http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec_v4_trade_observer_2nd.pdf).



**Obrázek 39: Produkce AP a celková produkce PL (mil. EUR)**

Zdroj: Ministerstwo Gospodarki. In: *Polska 2012: Raport o stanie gospodarki* [online]. [cit. 2013-03-14]. Dostupné z:

[http://www.mg.gov.pl/files/upload/8436/PL\\_MG\\_DSA\\_MWP\\_Polska\\_2012\\_Raport\\_o\\_stanie\\_gospodarki\\_w\\_ost.pdf](http://www.mg.gov.pl/files/upload/8436/PL_MG_DSA_MWP_Polska_2012_Raport_o_stanie_gospodarki_w_ost.pdf).

Główny wzad statystyczny, Portal informacyjny. *Przemysł* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z:

[http://www.stat.gov.pl/gus/5840\\_1076\\_PLK\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/5840_1076_PLK_HTML.htm).

Kurz: 4,13 PLN/EUR.

**Obrázek 40: Produkce AP a celková produkce HU (mil. EUR)**

Zdroj: Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: Industry* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z:

[http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_oia002.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_oia002.html).

Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: Industry* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z:

[http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_oia006a.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_oia006a.html).

Kurz: 307,17 HUF/ EUR.

## Srovnání exportu

Důležitým faktorem pro vývoj exportu je konkurenceschopnost vyvážených výrobků na zahraničních trzích. V automobilovém průmyslu je tento aspekt velice znatelný. Jak již bylo zmíněno dříve, vstupovali na trhy V4 investoři s cílem zaujmout strategickou polohu v obchodu s ostatními zeměmi. Nejen, že se zvyšovala výroba, ale také byl kladen velký důraz na výzkum a rozvoj. V důsledku inovací a celkového zvyšování úrovně automobilového průmyslu, dosáhlo toto odvětví velice dobrých výsledků v konkurenční

schopnosti na zahraničních trzích. Toto tvrzení dokazuje především zájem západních zemí, jako jsou Německo nebo Francie, o automobily vyrobené ve státech V4.<sup>63</sup>

Vzhledem malým relativně otevřeným ekonomikám jsou tyto státy přímo závislé na vývozu zboží a služeb. Proto je důležité, aby úroveň vyváženého zboží dokázala obstát na zahraničních trzích. Jiná situace je v Polsku, jehož intenzita zapojení do mezinárodní výměny zboží je částečně i díky své nezávislosti v poměru k ostatním státům V4 na relativně nízké úrovni.<sup>64</sup>

Před vstupem států V4 do Evropské unie byla účast exportu na celkové produkci České republiky, Slovenska a Maďarska necelých 60 %. V Polsku byl tento podíl téměř poloviční. Podíl exportu automobilového odvětví na celkovém exportu České republiky (viz obrázek č. 41) byl v roce 2001 stejně jako v Maďarsku 17 %. Na Slovensku bylo toto procento vyšší o 6 % (23 %) a v Polsku naopak o 2 % (15 %) nižší.

V roce 2003 je na grafu č. 41 vidět radikální nárůst podílu exportu automobilového průmyslu na Slovensku (podíl AP 31,2 %). Meziročně stoupl vývoz AP o více jak 43 %. Takto vysoké procento bylo důsledkem rozvoje výroby společnosti VW. V ostatních státech V4 se ve stejném roce držel podíl AP na úrovni do 20 % - ČR 19 %, PL 16 % a Maďarsko 17 %.

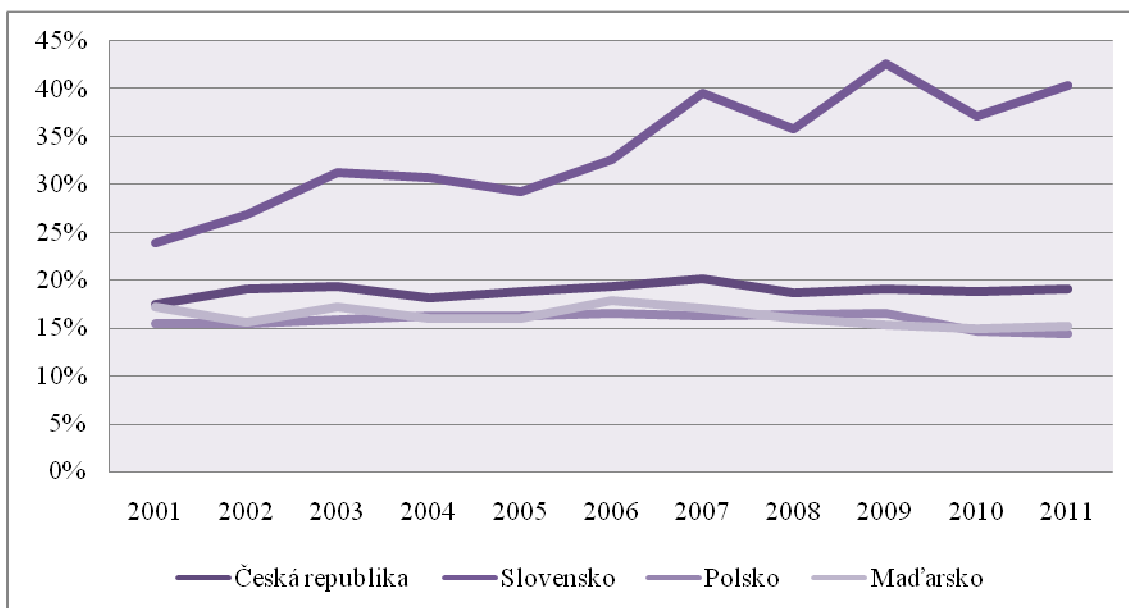
---

<sup>63</sup> V4 Trade and FDI Observer. In: *Panorama of the Automotive Industry* [online]. [cit. 2013-03-01].

Dostupné z: [http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec\\_v4\\_trade\\_observer\\_2nd.pdf](http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec_v4_trade_observer_2nd.pdf).

<sup>64</sup> Ministerstvo zahraničních věcí ČR, Odbor komunikační strategie. In: *Průvodce vybranými oblastmi podnikání po vstupu České republiky do EU* [online]. [cit. 2013-03-01].

Dostupné z: [http://www.euroskop.cz/gallery/5/1719-f5ac9746\\_8ed9\\_48cf\\_8623\\_26e6ffd57d80.pdf](http://www.euroskop.cz/gallery/5/1719-f5ac9746_8ed9_48cf_8623_26e6ffd57d80.pdf).



**Obrázek 41: Podíl exportu AP na celkovém exportu zemí**

Zdroj: Vlastní zpracování.

Vstup do Evropské unie je na křivkách exportu jasně viditelný (obrázek č. 42). Pozvolný vývoj vývozu před vstupem do EU byl vystřídán zrychleným nárůstem, jakmile se státy staly součástí Unie. V České republice meziročně vzrostl vývoz o 25 %. Vzhledem k exportně velmi vydařenému roku 2003 (meziroční nárůst celkového exportu o 23 %), nebyl na Slovensku meziroční nárůst tolik radikální („pouhých“ 11 %). V Polsku byl tento nárůst 25 % a v Maďarsku 17 %. <sup>65</sup>

Již v roce 2006 byl podíl exportu na HDP v Česku, na Slovensku a v Maďarsku kolem 65 %, v Polsku byl tento procentem vyjádřený podíl 34 %.

Dopad světové krize roku 2009 je znatelný i na exportech zemí. Například v České republice klesl celkový export meziročně o 13 %, podíl vývozu autoprůmyslu však o půl procenta vzrostl. Můžeme říci, že příčinou tohoto nárůstu bylo zavedení šrotovného

<sup>65</sup> BusinessInfo.cz, Oficiální portál pro podnikání a export. In: *Zahraniční obchod: Polsko – zahraniční obchod země* [online]. [cit. 2013-03-18].

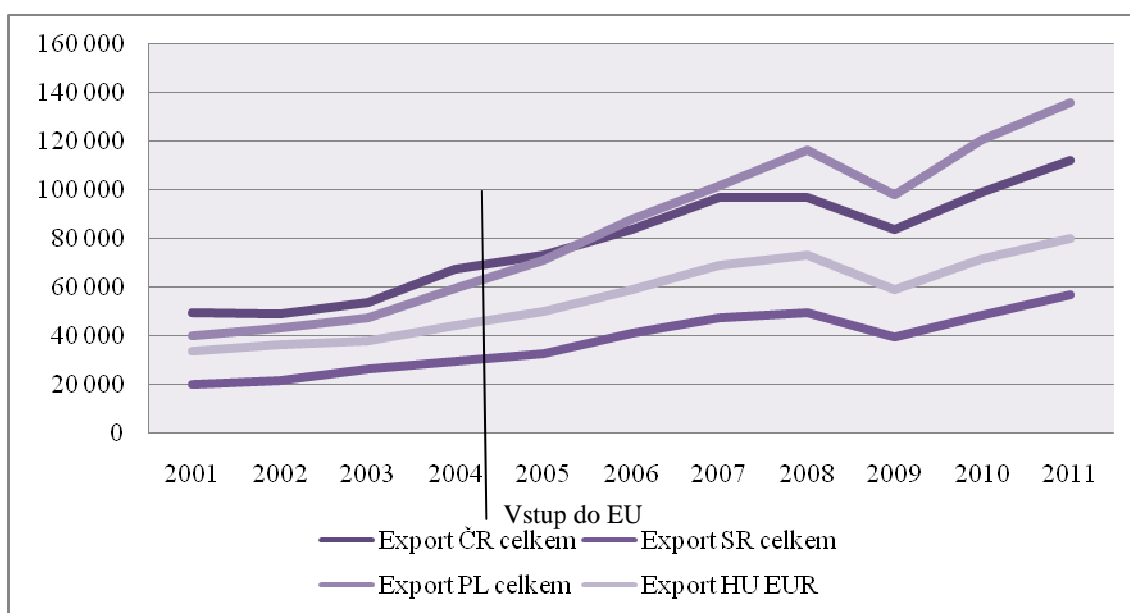
Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/polsko-zahranicni-obchod-zeme-19066.html>.

v sousedních státech, zejména v Německu a na Slovensku, v důsledku kterého vzrostla spotřebitelská poptávka po českých Škodovkách.

Téměř 20 % podíl automobilového průmyslu na celkových exportech země je poměrně vysoké číslo. Znamená téměř 1/5 z celkových exportů. V České republice, v Polsku i v Maďarsku je toto procento během porovnávaných let relativně stabilní. Můžeme tedy zaznamenat jakousi přímou úměru mezi exporty autoprůmyslu a celkovými exporty zemí.

66

Slovensko má v tomto případě výsledky zcela jedinečné. Ve sledovaném období dosahuje podíl exportu autoprůmyslu i přes 40 % celkových exportů země. Tato skutečnost dokazuje silnou závislost slovenské ekonomiky na produkci a vývozu automobilového odvětví.<sup>67</sup>



**Obrázek 42: Celkový export států V4**

Zdroj: Statistické úřady jednotlivých zemí.

<sup>66</sup> Český statistický úřad. In: *Český zahraniční obchod si vede regionálně nejlépe* [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/informace/ckta03080606.doc>.

<sup>67</sup> ETrend. In: *Ekonomika: Vstup SR do EÚ podporil rast konkurenčnej schopnosti slovenského exportu* [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://ekonomika.etrend.sk/ekonomika-slovensko/vstup-sr-do-eu-podporil-rast-konkurencej-schopnosti-slovenskeho-exportu.html>.

## Závěr

Diplomová práce se zabývá automobilovým průmyslem ze dvou důvodů. Jedním z nich byly informace, které měl autor k dispozici díky své dosavadní pracovní činnosti. Druhým důvodem byla četnost výskytu témat s automobilovou tematikou, která vyvolala v autorovi zvědavost dozvědět se o tomto odvětví více.

Na základě konzultací a několika schůzek s vedením Sdružení automobilového průmyslu v ČR ohledně získání zdrojů a ochoty ostatních zemí V4 komunikovat na dané téma vyplynula překvapující fakta:

1. Slovensko s Maďarskem si své výsledky nepochopitelně střeží a odmítají jakoukoli komunikaci na toto téma, jak s českým Sdružením, tak se soukromou osobou. Také statistické ročenky jsou zveřejňovány pouze v omezené verzi. Polsko sice s českým sdružením také nekomunikuje, ale alespoň zveřejňují na svých stránkách některé zjištěné informace.
2. Statistická data jsou často velice nepřesná. I přes zásadní výsledky a vliv automobilového průmyslu na ekonomiky zemí je toto odvětví velice špatně zmapované a chybí zde daná metodologie sběru dat. Statistickým datům chybí transparentnost – často neznáme „složení“ čísla.
3. Společnosti vyrábějící zboží, které má, co do činění s automobilovým průmyslem nemají povinnost stát se členy Sdružení automobilového průmyslu. Vzhledem k této benevolenci, nemají jednotlivá sdružení 100 % přístup k celému automobilovému odvětví a tudíž ani výpovědní hodnota nejrozličnějších analýz není nejpřesnější.

Cílem práce bylo porovnat automobilový průmysl zemí V4 a jeho vliv na celkovou ekonomickou situaci jednotlivých zemí. Po zmapování jednotlivých zemí a následném srovnání bylo prokázáno, že automobilový průmysl je důležitým oborem všech zemí Visegrádské čtyřky. Na nejvyšší úrovni v automobilovém průmyslu je Česká republika,



nejvíce ovlivňuje automobilový průmysl hospodářství Slovenska, nejméně důležitým (v porovnání s V4) je pro Polsko a nejvíce zaměřený na výzkum a vývoj je automobilový průmysl v Maďarsku.

## Seznam použité literatury

### Knižní publikace

BORISH, Michael S. and M. NOËL. Private sector Development During Transition: The Visegrad Countries. The World Bank, 1996, s. 180. ISBN 0-8213-3569-3.

CIHELKOVÁ, E. Evropská unie: Hospodářské politiky. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006, s. 347. ISBN 978-80-246-1212-6.

HENERIC, O., G. LICHT, W. SOFKA. Europe's Automotive Industry on the Move: Competitiveness in a Changing World. 1 edition. Physica-Verlag Heidelberg, 2005, s. 287. ISBN 3-7908-1590-X.

HOBZA, A. Evropská unie a hospodářské reformy. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 352. ISBN 978-80-7400-122-2.

HOLMAN, R. *Transformace české ekonomiky v komparaci s dalšími zeměmi střední Evropy*. Vyd. 1. Praha: CEP – Centrum pro ekonomiku a politiku, 2000, s. 106. ISBN 80-902795-6-2.

KRAFT, J., P. BEDNÁŘOVÁ, M. LUNGOVÁ, aj. *Východiska z krize. Cesty zmírnění negativních efektů hospodářské krize v ČR*. Vyd. 1. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2011. 133 s. ISBN 978-80-7372-787-1.

SPĚVÁČEK, V. Transformace české ekonomiky: politické, ekonomické a sociální aspekty. Praha: Linde, 2002, 525 s. ISBN 80-861-3132-7.

ŠREIN, Z. Mechanismy hospodářské politiky Evropské unie. Přepřac. vydání. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, 2008, s. 298. ISBN 978-80-7414-077-8.

### Internetové zdroje

Informační systém statistiky a reportingu. In: *Klíčové identifikátory životního prostředí ČR: Energetika a průmysl* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: <http://issar.cenia.cz/issar/page.php?id=1568>.

BURIANOVÁ, J. *Makroekonomický vývoj České republiky v období 1997 – 2006*. 2nd Central European Conference in Regional Science [online]. 2007, s. 116-122 [cit. 2012-10-28]. Dostupný z: <http://www.cers.tuke.sk/cers2007/PDF/Burianova.pdf>.

BusinessInfo.cz, Oficiální portál pro podnikání a export. In: *Zahraniční obchod: Cefta 2006 – střeoevropská zóna volného obchodu* [online]. [cit. 2012-10-25]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/stredoevropska-zona-volny-obchod-cefta-7173.html>.

BusinessInfo.cz, Oficiální portál pro podnikání a export. In: *Zahraniční obchod: Maďarsko – Ekonomická charakteristika země* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/maarsko-ekonomicka-charakteristika-zeme-18568.html>.

BusinessInfo.cz, Oficiální portál pro podnikání a export. In: *Zahraniční obchod: Polsko – zahraniční obchod země* [online]. [cit. 2013-03-18]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/polsko-zahranicni-obchod-zeme-19066.html>.

Central Statistical Office GUS. In: *Poland macroeconomic indicators* [online]. [cit. 2012-03-21]. Dostupné z: [http://www.stat.gov.pl/gus/wskazniki\\_makroekon\\_ENG\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/wskazniki_makroekon_ENG_HTML.htm).

Central Statistical Office GUS. In: *Statistical Yearbooks: Concise Statistical Yearbook of Poland 2012* [online]. [cit. 2012-03-28]. Dostupné z: [http://www.stat.gov.pl/gus/5840\\_737\\_ENG\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/5840_737_ENG_HTML.htm).

CzechInvest. In: *Automobilový průmysl* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/automobilovy-prumysl>.

CzechInvest. In: *Automotive Industry: Czech Republic* [online]. [cit. 2012-11-15]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/data/files/automotive-listopad-2012-nahled-2806-cz.pdf>.

CzechTrade. In: *Automobilový průmysl v Polsku* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://download.czechtrade.cz/odsi.asp?id=33017>.

Česká spořitelna. In: *Problém EU Compliance: ČR - Maďarsko* [online]. [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: [http://www.csas.cz/static\\_internet/cs/Evropska\\_unie/EU\\_programy/EU\\_programy/Prilohy/cr\\_maarsko\\_final.pdf](http://www.csas.cz/static_internet/cs/Evropska_unie/EU_programy/EU_programy/Prilohy/cr_maarsko_final.pdf).

Český statistický úřad. In: *Český zahraniční obchod si vede regionálně nejlépe* [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/informace/ckta03080606.doc>.

Český statistický úřad. In: *Ukazatele sociálního a hospodářského vývoje ČR od r. 1990 do konce 4. Čtvrtletí 2011* [online]. [cit. 2012-10-18]. Dostupný z: [http://www.czso.cz/csu/2011ediciplan.nsf/publ/1403-11-q4\\_2011](http://www.czso.cz/csu/2011ediciplan.nsf/publ/1403-11-q4_2011).

Ekonom.Hned.Cz. In: *Malér odložen. Auta jedou!* [online]. [cit. 2012-11-20]. Dostupné z: [http://m.ihned.cz/c4-10084860-38839380-700000\\_d-maler-odlozen-auta-jedou](http://m.ihned.cz/c4-10084860-38839380-700000_d-maler-odlozen-auta-jedou).

Encyclopedia of the Nations. In: *Hungary - Industry* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.nationsencyclopedia.com/Europe/Hungary-INDUSTRY.html>.

Ernst & Young. Quality In Everything We Do. In: *The Central and Eastern European automotive market - Hungary* [online]. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.ey.com/GL/en/Industries/Automotive/The-Central-and-Eastern-European-automotive-market---Country-profile--Hungary>.

ETrend. In: *Ekonomika: Vstup SR do EÚ podporil rast konkurenčnej schopnosti slovenského exportu* [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://ekonomika.etrend.sk/ekonomika-slovensko/vstup-sr-do-eu-podporil-rast-konkurencej-schopnosti-slovenskeho-exportu.html>.

Eurostat Comext. In: *International Trade* [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/executequery.do>.

Federal Statistical Office Germany. In: *Comparing labour costs in the EU Member States* [online]. [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: [http://www.eds-destatis.de/en/tdm/archiv/2007\\_02.php](http://www.eds-destatis.de/en/tdm/archiv/2007_02.php).

Geografia na 6. In: *Organizacja przemysłu w Polsce* [online]. [cit. 2013-01-20]. Dostupné z: <http://geografia.na6.pl/przemysl-w-polsce>.

Główny urząd statystyczny, Portal informacyjny. *Przemysł* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: [http://www.stat.gov.pl/gus/5840\\_1076\\_PLK\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/5840_1076_PLK_HTML.htm).

Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: Industry* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_oia002.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_oia002.html).

Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: Industry* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_oia006a.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_oia006a.html).

Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: National Accounts - GDP* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_qpt015.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_qpt015.html).

Hungarian Investment and Trade Agency. In: *Information of the Automotive Industry* [online]. [cit. 2013-03-21]. Dostupné z: <http://www.hita.hu/Content.aspx?ContentID=6bb51be9-d37e-4e95-94bf-de29c6a83875>.

Hungarian Central Statistical Office. In: *Data: International Statistics* [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_qkt007.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_qkt007.html).

Hybrid.cz. In: *Novinky: Svět se prohýbá pod tíhou 1 miliardy aut* [online]. [cit. 2013-05-07]. Dostupné z: <http://www.hybrid.cz/1-miliarda-tolik-dnes-jezdi-po-svete-aut>.

Investiční web. In: *Vítězové velké recese - 1. díl: Sedmička zemí, které na krizi vydělaly* [online]. [cit. 2012-12-20]. Dostupné z: <http://www.investicniweb.cz/ekonomika/2012/10/15/vitezove-velke-recese-1-dil-sedmicka-zemi-ktere-na-krizi-vydelaly>.

Magyar Gépjárműipari Szövetség. In: *AHAI - the Association* [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://gepjarmuipar.hu/english/ahai/>.

Ministerstwo Gospodarski. In: *Polska 2012: Raport o stanie gospodarki* [online]. [cit. 2013-03-14]. Dostupné z: [http://www.mg.gov.pl/files/upload/8436/PL\\_MG\\_DSA\\_MWP\\_Polska\\_2012\\_Raport\\_o\\_stanie\\_gospodarki\\_w\\_ost.pdf](http://www.mg.gov.pl/files/upload/8436/PL_MG_DSA_MWP_Polska_2012_Raport_o_stanie_gospodarki_w_ost.pdf).

Ministerstvo vnitra České republiky. In: *O nás: Veřejná správa – Visegrádská čtyřka* [online]. [cit. 2012-10-20]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/mezinarodni-spoluprace-92.aspx?q=Y2hudW09Nw%3D%3D>.

Ministerstvo zahraničních věcí ČR, Odbor komunikační strategie. In: *Průvodce vybranými oblastmi podnikání po vstupu České republiky do EU* [online]. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: [http://www.euroskop.cz/gallery/5/1719-f5ac9746\\_8ed9\\_48cf\\_8623\\_26e6ffd57d80.pdf](http://www.euroskop.cz/gallery/5/1719-f5ac9746_8ed9_48cf_8623_26e6ffd57d80.pdf).

Ministry of Economy. In: *Poland's economy & CEE region countries* [online]. [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: [http://www.gochina.gov.pl/files/?id\\_plik=19](http://www.gochina.gov.pl/files/?id_plik=19).

Mojeauto.sk. In: *Šrotovné na Slovensku – podrobný záverečný prehľad* [online]. [cit. 2013-03-09]. Dostupné z: <http://www.mojeauto.sk/srotovne-na-slovensku-podrobny-zaverecny-prehľad/>.

Novinky.cz. In: *Šrotovné* [online]. [cit. 2013-03-09]. Dostupné z: <http://tema.novinky.cz/srotovne>.

Oddělení propagace obchodu a investic – Velvyslanectví Polské republiky v Praze. In: *Nejvíce exportované polské výrobky* [online]. [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: <http://praha.trade.gov.pl/cz/aktualnosci/article/y,2012,a,32399,.html>.

Oddělení propagace obchodu a investic – Velvyslanectví Polské republiky v Praze. In: *Polský hutní průmysl* [online]. [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://praha.trade.gov.pl/cz/aktualnosci/article/y,2011,a,20130,.html>.

OECD economic surveys: *Czech Republic 2010* [online]. Paris: OECD, 2010, s. 156. ISBN 978-926-4082-947-7.

OICA. In: *Production Statistics* [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://oica.net/category/production-statistics/2011-statistics/>.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. In: *About us: History* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.pzpm.org.pl/en/About-us/History>.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. In: *Automotive Market: Motor Vehicle Production in Poland 2012* [online]. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.pzpm.org.pl/en/Automotive-market/Motor-Vehicle-Production-in-Poland>.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. In: *Raport 2008* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.pzpm.org.pl/Publikacje/Raporty>.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. In: *Publikacje: Raport 2012* [online]. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.pzpm.org.pl/Publikacje/Raporty>.

Production processes for 21th century. In: *World Automotive Industry* [online]. [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: [http://www.pp21c.com/\\_user/files/Cervenansky\\_ZAP.pdf](http://www.pp21c.com/_user/files/Cervenansky_ZAP.pdf).

Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní informace* [online]. [cit. 2012-11-13]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>.

Sdružení automobilového průmyslu. In: *Základní údaje a fakta* [online]. [cit. 2012-11-13]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>.

Slovenska agentúra pre rozvoj investícií a obchodu - SARIO. In: *Automobilový priemysel* [online]. [cit. 2012-11-16]. Dostupné z: [http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy\\_priemysel.pdf](http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy_priemysel.pdf).

Škoda Auto. In: *Historie Škoda* [online]. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: [http://www.skoda-auto.ic.cz/files/php/historie\\_skoda.php](http://www.skoda-auto.ic.cz/files/php/historie_skoda.php).

Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Priemysel* [online]. [cit. 2013-01-28]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=37591>.

Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Slovstat online: Priemysl* [online]. [cit. 2013-02-05]. Dostupný z: [http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2709&m\\_so=20](http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2709&m_so=20).

Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Ukazovatele ekonomického vývoja SR* [online]. [cit. 2013-01-18]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=55268>.

Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Ukazovatele ekonomického vývoja SR* [online]. [cit. 2013-01-18]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=55228>.

Štatistický úrad Slovenskej republiky. In: *Zahraničný obchod* [online]. [cit. 2013-01-28]. Dostupný z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=16555>.

The Hungarian Investment and Trade Development Agency. In: *Automotive* [online]. [cit. 2013-04-01]. Dostupné z: [http://www.itdh.org/engine.aspx?page=Itdh\\_Automotive](http://www.itdh.org/engine.aspx?page=Itdh_Automotive).

The Visegrad Group. In: *Aims and Structure* [online]. [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/about/aims-and-structure>.

The Visegrad Group. In: *Historie: Historie V4* [online]. [cit. 2012-10-20]. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/historie>.

V4 Trade and FDI Observer. In: *Panorama of the Automotive Industry* [online]. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: [http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec\\_v4\\_trade\\_observer\\_2nd.pdf](http://www.icegec.hu/download/projects/v4/icegec_v4_trade_observer_2nd.pdf).

Visegrad Fund. In: *About: Budget* [online]. [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: <http://visegradfund.org/about/budget/t/budget/>.

Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky. In: *Náš profil* [online]. [cit. 2012-11-15]. Dostupné z: <http://www.zapsr.sk/kategoria/Nas-profil/>.

Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky. In: *19 rokov ZAP SR* [online]. [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: [http://www.zapsr.sk/global/files/file/2012/Prez%20VZ%20Uhrik\\_web.pdf](http://www.zapsr.sk/global/files/file/2012/Prez%20VZ%20Uhrik_web.pdf).